

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

EN ESTE NUMERO

BORDEU TRIUNFÓ EN EL AUTÓDROMO. SEGUNDO: CUPEIRO

(Pág. 7)

FORD vs. CHEVROLET

(Pág. 11)

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo, desde las 7,30, directamente en la

XI VUELTA DE LA PAMPA

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR GAÑETE BLASCO

EDUARDO PEREZ TRIGAS - LUIS GARCIA DEL SOTO

DARIO RINALDI

y la incorporación de los prestigiosos periodistas

JOSE ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA
ROBERTO BO - ANSELMO LAMARQUE
ERNESTO VIETTA - JULIO CAZON

y para estar en la carrera hay que estar con

RADIO
Libertad

Primera
en toda manifestación
deportiva

Todos los domingos, edición televisada
de "EMOCION EN LAS RUTAS"
por Canal 9, desde las 23,15



grupo de revistas



Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal



Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.



Este número de CORSA resultará sin duda algo especial para los fanaticos del TC. Hemos reunido en sus páginas una vasta documentación técnica y estadística sobre la eterna polémica entre fordistas y chevroletómanos. Mírese este esfuerzo como un aporte esclarecedor, y no como leña para el fuego, pues no fue esa nuestra intención. CORSA no toma partido en la discución, aunque entre sus redactores esta nota haya motivado desagradables escenas de pugilato. Está además la extensa sección dedicada a las carreras del Autodromo, perfectamente documentada con planillajes y desarrollos gráficos. Cierra el panorama teceista la entrevista al encumbrado Casá y un llamado de atención sobre los últimos accidentes, que recomendamos tener muy en cuenta, pues las papas están que pelan. El martes próximo le toca el turno a Córdoba, y también a La Pampa. Hasta entonces.

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en LA PAMPA (17 de julio): Una variante se ha introducido a las características del circuito de la II Vuelta de La Pampa en relación con ediciones anteriores. Este año los conductores deberán recorrer dos veces un circuito de 324 km, de los cuales 166,1 km son de pavimento y 157,9 km de tierra, lo que totaliza 648 km. Destaquemos que este circuito se denomina "Industria y Comercio de la Ciudad de General Pico"; la entidad organizadora de la competencia, el Pico Foot Ball Club, se ha puesto de acuerdo con la otra entidad de General Pico que organiza competencias de Turismo Carretera, que había denominado a su competencia —que ganara Jorge Cupeiro el 24 de abril último— "Ganadería y Agricultura de la Ciudad de General Pico", hecho verdaderamente elogiable para la ciudad. La competencia otorga puntos a los cuatro primeros clasificados: 9, 6, 3 y 1. El sábado se realizarán pruebas de clasificación para determinar el orden de partida en el tradicional circuito de 3,1 km, de los cuales 1,82 km son de asfalto y 1,28 km de tierra, que los competidores deberán recorrer en dos oportunidades. Los competidores partirán de General Pico sobre la Ruta Nacional 143 hacia Metileo, para continuar por el camino de tierra que se dirige a Trenel y luego empalmar una recta pavimentada de 107,2 km sobre la Ruta Nacional 35 que se dirige a Eduardo Castex, Winifreda y Santa Rosa, donde se empalmará la Ruta Nacional 5 hasta Uriburu y tomar allí la Ruta Provincial 2 por caminos de tierra hasta C. Baron, Huelen y Quemú Quemú, donde se empalmará por la Ruta Provincial 1, de tierra, y pasar por las ciudades de Trilí, Dorila y arribo en General Pico. Recomendamos ubicarse, a todos aquellos que presencien la competencia, en la periferia de Quemú Quemú, o bien, en Metileo. Para llegar al circuito desde la Capital Federal (distante de General Pico 900 km) se puede tomar por la Ruta Nacional 5 hasta Trenque Lauquen y desde allí se deben dividir quienes prefieran ir a General Pico, o a la zona de Uriburu, Santa Rosa o Quemú-Quemú. La empresa "Trans-Sport", que funciona en Diagonal Norte 616, of. 716 (Tel. 34-6284 y 34-8781) transporta a los interesados hasta los lugares preferenciales de la competencia en un excepcional servicio que brinda en sus coches tipo "Aerocoach Panorámicos" entre copas, almuerzo, revistas, material para el control de pasos, debates de interés general sobre automovilismo, etcétera.

TURISMO en LA CUMBRE (17 de julio): Alguna vez alguien se preguntó cuál era el mejor circuito argentino. Basta dar una vuelta a los 19,83 km del circuito "Alturas de Punilla" para tener la respuesta. Comenzando en subida por Cruz Chica y Cruz Grande en un tramo sinuoso hasta llegar a la parte que exige más conducción en Los Cocos y luego comenzar el descenso hasta



San Esteban y regresar a La Cumbre por la Ruta Nacional 38 en tramos de alta velocidad y cruzar finalmente por las calles de La Cumbre en un circuito totalmente pavimentado es ilusión de todo quien ama la expuisita conducción y realidad de quienes alguna vez anduvieron por La Cumbre. El valor altimétrico más alto se encuentra en Los Cocos con 1183 m de altura. Los corredores que intervengan en el II Gran Premio de La Cumbre lo deberán recorrer en 20 oportunidades para totalizar 396,6 km, a excepción de los automóviles de la Categoría A que rondarán en 15 oportunidades totalizando 297,45 km. La Comisión de Carreras de la Asociación de Fomento y Turismo de La Cumbre se encargará de la organización bajo el patrocinio del Club de Automóviles Sport de Buenos Aires. La competencia otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Turismo para los cuatro primeros de cada categoría en la escala 9, 6, 3 y 1 punto, respectivamente. Estará abierta a automóviles de Turismo Anexo J de Fabricación Nacional en cuatro categorías: A (hasta 700 cm³), BC (701 a 1150 cm³), D (1151 a 1600 cm³) y E (más de 1601 cm³). Previamente el sábado 16 se realizarán las pruebas de clasificación, que determinarán el orden de partida, en un circuito callejero de 1479 m a partir de las 11.30. Para quienes tengan la suerte de presenciar la competencia les recomendamos "la olla", curva en bajada y con forma de olla, naturalmente, frente al Club Atlético Los Cocos. Tanto este lugar, como otros sitios de la zona de Los Cocos ofrecen excepcional seguridad para el público, como una agradable vista de las sierras cordobesas en pleno invierno. Para llegar a La Cumbre se debe tomar por la Ruta Nacional 38 desde Córdoba, distante 68 km.

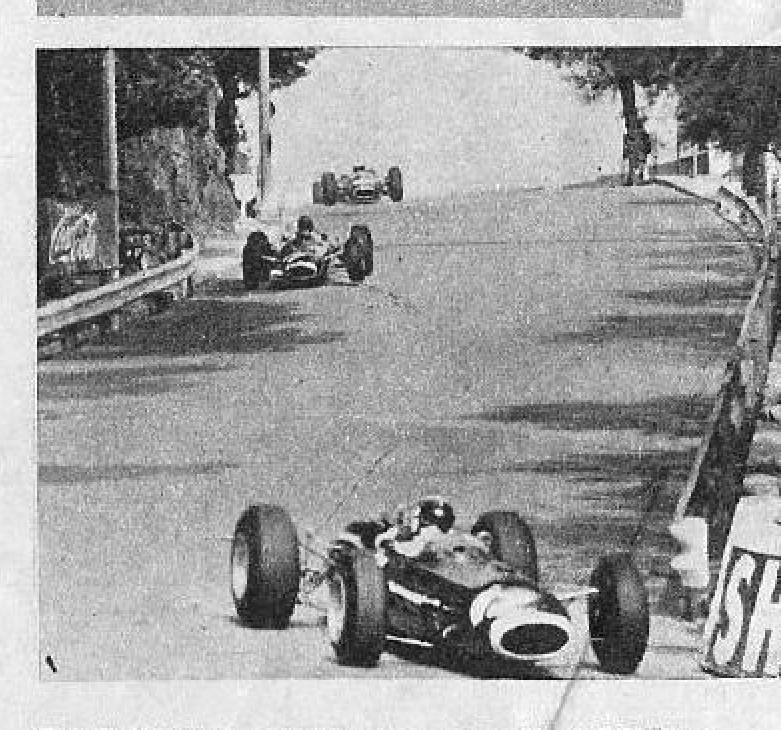
FOMENTO AUTOMOVILISTA en GENERAL LEVALLE (17 de julio): El Club Independencia de General Levalle, Provincia de Córdoba, organiza una competencia para Fomento Automovilista bajo la fiscalización de la Asociación de Volantes de Limitada del 27 con puntaje para el Campeonato Argentino y para el Trofeo Antonio Robles. Los cuatro primeros clasificados de la final obtendrán 6, 4, 1 y 1 punto para el Campeonato Argentino. El Trofeo Antonio Robles, que se disputa en tres competencias, Rufino, General Levalle y Teodelina en base a un puntaje establecido en un punto para el ganador de cada serie y 15, 11, 8, 5, 3 y 1 punto para los seis primeros clasificados de la final. Con una sola carrera disputada Raúl Seminari encabeza el puntaje con 15 unidades.

REGULARIDAD a CARMEN DE ARECO (17 de julio): La Cooperadora de la Escuela Nº 15 organiza la tercera prueba con puntaje para la Copa Independencia bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, abierta para Primera, Segunda y Tercera Categoría, con recorrido entre Olazábal 3960 de esta Capital, desde donde se largará a las 8, Ruta Panamericana, Ruta Nacional 8, Carmen de Areco y Merlo.

MOTOCICLISMO en HUMBOLDT (17 de julio): Interesante competencia de motocicletas hasta 115 cm³ Standard Exterior original de fábrica y Motocicletas de industria argentina con premio especial hasta 100 cm³. La competencia se realizará en carretera con largada a las 10 desde Humboldt pasando por Esperanza, Franck, Las Tunas, San Jerónimo Norte, Santa María, Pilar, Nueva Torino, Humboldt, Grütly, Progreso, Hipatía, Sarmiento, Felicia, Nueva Torino y llegada a Humboldt para completar 100 km de recorrido. Esta segunda vuelta al Departamento Las Colonias estará organizada por el Círculo de Ajedrez Humboldt.

KARTING en MARTINEZ (17 de julio): Nuevamente volverán a ulular los 100 cm³ de los kart en la Plaza Santa Teresita de Martínez a partir de las 14.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES



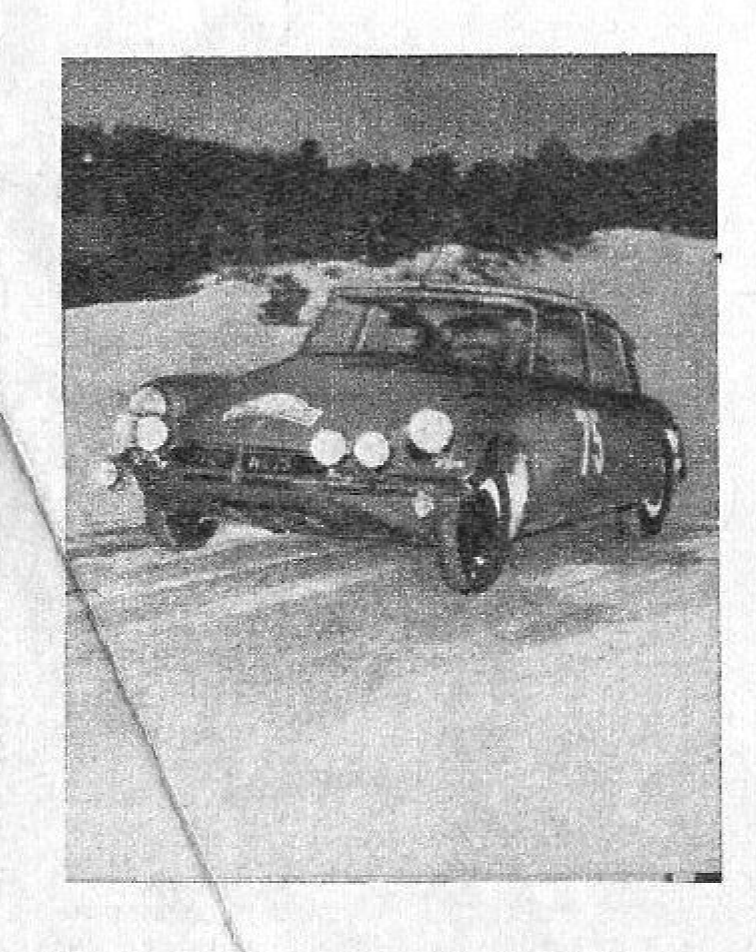
FORMULA UNO en GRAN BRETAÑA (16 de julio): No sólo el Campeonato Mundial de Fútbol centraliza las miradas hacia Inglaterra; también los corsas de todo el mundo estarán pendientes de lo que ocurra en Brands Hatch con la disputa del XIX Grand Prix de Gran Bretaña. Allí los ases de la Fórmula Uno deberán girar 80 veces al circuito de 4,163 km para totalizar 341,040 km de recorrido. La vuelta más veloz sobre ese circuito la realizó Jim Clark con su Lotus-Coventry-Climax en las pruebas de clasificación de 1964 al emplear 1 m 38s1 a un promedio de 156,44 km/h para una vuelta. La competencia otorgará puntos para el Campeonato Mundial de Conductores y la Copa de Constructores de Fórmula Uno en la escala 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto para los seis primeros cla-

CALENDARIO

sificados. La organización corre por cuenta del Royal Automóvil Club de Gran Bretaña.

SPORT en ITALIA (17 de julio): En el Circuito del Mugello se realizará la segunda competencia por el Campeonato Internacional de Automóviles Sport en la Clase I (hasta 1300 cm^3). Allí lucirán su fiereza Austin, Alpine, Matra y Abarth. Los seis primeros clasificados obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto respectivamente.

TURISMO Y GRAN TURISMO en ALEMANIA (13 al 17 de julio): El Rheinisch-Westfälischer Automobilclub organiza anualmente el Rallye de Alemania, que este año se constituye en la novena competencia por el Campeonato Europeo de Rallies, siendo esta la quinta competencia en el Grupo 2 de Turismo y la séptima en el Grupo 3 de Gran Turismo. En ella cada uno de los dos grupos participantes recibirá 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto para los seis primeros clasificados. En cada caso al piloto y al navegante se les asignará la totalidad del puntaje. También se otorgarán puntos por la clasificación de cada una de las divisiones de los grupos, en caso de haber más de diez participantes en cada división. Las divisiones de Turismo son la I (hasta 1.000 cm^3), II (1.001 a 1.600 cm^3), III (1.601 a 2.500 cm^3) y IV (más de 2.500 cm^3). En cuanto a las de Gran Turismo corresponden la división I (hasta 1.300 cm^3), II (1.301 a 2.000 cm^3) y III más de 2.000 cm^3).



FORMULA CHAMPIONSHIP en ESTADOS UNIDOS (17 de julio): Con la disputa de las Cientocincuenta Millas de Trenton tendrán otra oportunidad los pilotos estadounidenses de girar con la tabla al fondo en sus rectángulos con virajes a la izquierda.

FUERZA LIMITADA en URUGUAY (17 de julio): Cuarta fecha del "Gran Premio Ramco" de Fuerza Limitada en Paysandú. La competencia se realizará con la supervisión de la Unión de Volantes Uruguayos y con puntaje para el Campeonato Nacional de Fuerza Limitada.

DE CASÁ A LA CARRERA Y DE LA CARRERA A CASÁ

Hace unos domingos, al término de la carrera de Bahía Blanca para ser precisos, Bordeu se lamentaba con gestos y ademanes por el desenlace de la prueba: al principio la dínamo, luego la batería lo habían quitado del primer puesto. Casá se le acercó, lo palmeó y riéndose le aconsejó: "No te la tomés así, otra vez será. El coche está entero, podés ganar el domingo próximo". Bordeu siguió lamentándose, pero el domingo siguiente triunfó en Hughes. Durante la semana no durmió pensando segundo a segundo la carrera que correría en la localidad santafesina, y cuando largó estaba seguro que esa vez era la suya.

En cambio a Casá no se la había movido una sola cana. Perdió la carrera de Bahía Blanca por 12 segundos al no estar bien informado sobre su posición. En Hughes entró tercero detrás de Emiliozzi, y en Arrecifes ganó, siempre con la misma sonrisa, a veces turbada por el entrecejo fruncido más por el cansancio que por preocupación.

Eduardo Casá es una rara avis del TC, que es como decir en el mundo del automovilismo argentino. En estos momentos encabeza cómodo el campeonato argentino, con nueve puntos sobre Emiliozzi. Se ha consagrado como el corredor más seguro de la categoría, es el que menor número de abandonos registra, aparte de que casi siempre se clasifica entre los tres primeros. Es un tipo simpático, buen mozo para las muchas damitas que siguen al TC, un excelente compañero para los demás corredores, no sufre ningún acceso de vanidad ni petulancia, no juega con ademanes y saludos demagógicos, y sin embargo está a miles de kilómetros de ser un ídolo, de contar con una hinchada de fanas. Casá es un hombre favorecido por la simpatía de todos, pero nadie lo discute, por lo tanto nadie lo defiende. Una rara avis, como dijimos, una nueva modalidad que a poco nos descuidemos dominará el automovilismo: sin serlo, presenta todos los síntomas del corredor profesional, es el hombre que se sienta detrás del volante como quien va a cumplir una misión encomendada por sus superiores, frío, medido, con responsabilidad de cuidar perfectamente la máquina y llegar lo más cerca posible del primer puesto. Casi podríamos imaginarlo como el piloto de refuerzo o mejor de respaldo del equipo Ford, es el que a la postre estará encargado de sacar las papas del fuego.

Maneja desde los catorce años, cuando falleció su padre y empezó a dedicarse a las tareas del campo. Corre desde hace seis y ahora confiesa que le sería imposible dejar el automovilismo: ya se convirtió en vicio. Prefiere los circuitos mixtos, porque allí es donde mejor se defiende: su coche en la tierra es un tiralíneas, y en el asfalto goza de buena velocidad a un régimen que no afecta en nada al motor (5.660 rev/220 km/h), aunque confiesa que no le vendrían mal unos 10 kilómetros más. "Entonces podríamos conversar las cosas de otro modo con los Emiliozzi, por ejemplo". Necochea le parece la carrera más aburrida, en cambio le divierte el autódromo aunque su coche allí tiene poca chance, no está preparado para esa pista.

Si bien no muestra mucho énfasis en contestar, nos cita como sus corredores preferidos a Menditeguy, Alzaga, Bordeu, Di Palma, Pairetti y Galbato. Se confiesa indiferente ante la polémica entre Ford y Chevrolet, y al elegir sus favoritos, pensó más vale en los amigos antes que abrir un juicio por bondad de pilotos. La suerte es que sus amigos están entre los mejores.

En nuestra entrevista hubo dos momentos en los que apareció un dejo de énfasis, cuando habló del Gran Premio que ganó y al referirse a los que buscan un cambio de cilindrada en la categoría TC.

Del Gran Premio, nos aseguró que estaba seguro desde el comienzo que llegaría primero. Y así fue. "Los Chevrolet 7 bancadas no podían aguantar. Y qué otro motor podía hacerle sombra al mío, solamente otro F-100 llegador, por lo tanto sólo quedaban los Emiliozzi. Y a los Emiliozzi se les podía ganar en una carrera tan larga. Por lo tanto puedo asegurar que largué con la decisión de triunfar, y lo logré".

Ganó dos millones doscientos veinte mil pesos con el G.P., y una vez pagados los gastos, le quedaron doscientos mil. "Evidentemente, en esa carrera se pierde plata por debajo del tercer puesto".

Nos largamos luego a hablar de las posibilidades de renovación que presenta el TC. Se confesó en favor de la evolución, pero sin cambios bruscos. "Hay mucha gente que ya tiene su auto y para ellos significa el trabajo de toda su vida, no se les puede decir de golpe: se acabó el TC, ahora vamos al GT".

Después se habló de la posibilidad de llevar la categoría a un máximo de tres litros de cilindrada, y aquí mostró los dientes: "El asunto de los tres litros, para mí, es cuestión de intereses creados. O de parte de Chevrolet, que sabe que el Ford se las va a dar definitivamente, y que no se deciden a aguantársela. Aunque no entiendo bien, después de todo la publicidad que le hacen a las dos marcas es bastante relativa, como es relativo encontrar ahora un TC químicamente puro y que no sea una mezcla de carrocerías de ambas marcas o de otras. Así que el asunto de los tres litros no lo veo claro, pero confieso que me fastidia. Insisto: es una cuestión de intereses creados, no sé... El otro día leí en una revista que la solución es el GT. Se quejaban de que hay coches que ni doblan ni frenan. Pero señores, los 'faloperos' de siempre que hay en el TC, seguirán lo mismo en GT, tres litros o lo que se pretenda, y tampoco frenarán, doblarán ni nada. Entonces ganarán los mismos que ahora, los que hacen las cosas bien, y los demás seguirán 'falopas' como siempre".

Este es Eduardo Casá, el más encumbrado del actual campeonato de TC, un hombre sereno, casi indiferente, que le divierte enormemente correr y que lo hace con una constancia casi infantil. Sus triunfos jamás van acompañados de violentos derrapes ni ningún tipo de acto heroico, por eso no entusiasma. Si se busca enfrentarlo con alguna opinión más o menos comprometida, el periodista fracasa. Debemos confesar que nosotros sólo logramos arrinconarlo en una oportunidad, y esa la guardamos para el final: **¿Qué opina de**

EMILIOZZI COMO CORREDOR?

"Vea, se ha creado una especie de aureola en torno de él, con la que no estoy de acuerdo. Los cuádruples campeones, los ídolos indiscutibles, qué sé yo. Sí, son excelentes corredores de carreras. Pero sólo porque tienen 10 kilómetros más de velocidad que los otros. Entonces nadie los apura, cortan cuando quieren, toman las curvas a velocidades que no los comprometen, y luego aceleran como los dioses. Usted vio aguna vez a ese coche en un camino de tierra, a más de 230 kilómetros por hora, no se desvía un milímetro. Es indudable, en todas las carreras de promedio superior a los 180, son número puesto. O por lo menos lo eran hasta hace poco, porque últimamente... Le repito, no quiero decir que son malos, pero tampoco los veo como pretende el periodismo o sus fanáticos. No puede ser que ellos sean dios, y los demás nada..."

Y nos deja, dispuesto a preparar la valija para la próxima. Por supuesto, no olvidará la remera azul que ya se ha convertido en su uniforme de piloto. La usa por cábala. Tal vez también por cábala reconoce que a veces siente miedo cuando corre, pero lo acepta como compensación para el pequeño masoquismo que posee.

La joven secretaria de CORSA lo ve irse y suspira; quizá en el sector de las faldas es donde tendríamos que investigar para comprobar si estábamos equivocados al afirmar que Casá no cuenta con fanáticos.







¡ATENCIÓN!

Soplan vientos oscuros sobre nuestro automovilismo. Las últimas competencias de Turismo Carretera, se han visto enlutadas por accidentes fatales, incriminados a la más diversa serie de factores de peso en estas cuestiones. Unos atacan a la falta de seguridad que ofrecen los automóviles, otros critican la poca capacidad de los pilotos y los más achacan a los organizadores a mala elección de los circuitos o el poco cuidado puesto en las curvas peligrosas. Los hay que se conforman con el sucedáneo de criticar al público, tildándolo de suicida.

Son todos factores que decididamente juegan roles importantes en esta cuestión. Pero ocurre como siempre: se habla, se promete, se amenaza, pero las decisiones terminan por ablandarse y caer en el olvido. Hasta el próximo accidente. Pero resulta que ha llegado el momento de ponernos serios o nos obligarán a ello. Debemos evitar estos penosos sucesos y también debemos evitar que alguna autoridad insensible e ignorante de lo que el automovilismo significa para el país, impulsado por cierto sector mal orientado de la opinión pública, decida prohibir definitivamente las carreras de automóviles, como aquel que, por no ser médico, quisiera eliminar la enfermedad matando a los enfermos.

LOS AUTOMOVILES INVENTADOS

En nuestra autóctona Turismo Carretera, tenemos automóviles que se encuentran en estado realmente deplorable. Máquinas que no están en condiciones de seguridad como para desarrollar velocidades a las que no están adaptadas ni siquiera mecánicamente. Para ejemplo basta con ir un domingo cualquiera a cualquier carrera de TC y observar con detenimiento los últimos 15 ó 20 autos de la fila. Lo único que podrán ver son automóviles inventados con soldadura autógena, y fierros viejos y oxidados que largan la prueba a la par de un Chevy II, un Falcon o un TC bien construido como los de Bordeu, Casá, Pairetti, Calamante y otros pocos más. Pero estos cambios fundamentales que son necesarios para que el automovilismo no se estanque y que los reglamentos no favorecen, no se pueden realizar en un día. Cabe a la CDA forzar la aceleración del proceso y el examen técnico y mecánico que establezca qué automóvil está en condiciones de competir.

LOS PILOTOS

No sólo el medio mecánico del TC debe ser puesto en tela de juicio. El otorgamiento de licencia no puede ser un simple trámite de papeleo y habrá que tratar que el poseedor de la tarjeta plastificada, sea un hombre realmente apto para conducir un bólido a 200 kilómetros por hora. Un asiduo y profundo examen síquico y físico de los corredores en actividad debe establecer sin alternativa la estabilidad emocional y la calidad de funcionamiento orgánico de cada hombre antes de cada carrera. Entonces habremos dejado de lado la excusa de "fatalidad". No podemos ponernos en defensores del automovilismo y hablar de accidentes ocurridos por fatalidad. No es esta un arma que se pueda esgrimir para justificar accidentes, al querer defender los valores trascendentes del automovilismo contra gente que está bregando continuamente por la prohibición total o parcial de las carreras en ruta abierta.

LA ORGANIZACION

Todo lo dicho es válido en cuanto a las causas mediatas de los accidentes. Pero hay causales inmediatos sobre los cuales debe trabajarse ya desde la próxima carrera. Cuando un automóvil sale del camino y cae sobre el público puede haber falla de conducción o falla mecánica, pero es evidente que, de no haber público en ese lugar, el único perjudicado hubiera sido el corredor y éste corre porque acepta el riesgo. Es necesario que, mediante normas prácticas o reglamentaciones legales, se haga caer sobre el club organizador toda la responsabilidad —económica y moral— de lo que suceda al público espectador y aún a los corredores. Un análisis al vuelo de los accidentes ocurridos en ruta muestra que de haberse mantenido libres de público, de automóviles y de otros obstáculos las vías de escape al final de las rectas, las consecuencias hubieran sido minimizadas. Quizá esto requiera además de una inspección previa de la ruta, que los organizadores den instrucción especial al personal policial o que eduquen un equipo de gente dedicados a cuidar la seguridad de participantes y espectadores, dejando vías de escape y de acceso, manteniendo al público bien lejos de la ruta, hasta detrás de los alambrados.

Algo se hace. La CDA es sensible a este problema y prueba de ello es el informe de la Mesa al Consejo Directivo, firmado por Horacio Rivarola, que se lee a continuación:

LA CDA OPINA Y ORDENA

Señores Miembros
del Consejo Directivo:

Con fecha 15 del corriente la Mesa Directiva dispuso, con cargo de dar cuenta al Consejo, no autorizar la participación en pruebas de Turismo de Carretera de corredores debutantes en la misma, a fin de extremar las medidas de seguridad y con carácter provisorio hasta tanto la Comisión de Seguridad proyectara las normas previas al otorgamiento de licencias y los respectivos exámenes.

Para no causar mayor perjuicio a los corredores, dado lo inmediato de la medida se exceptuó de la misma a aquellos que tuviesen como antecedente una participación mínima en tres pruebas de otras categorías con clasificación. Posteriormente y en las carreras realizadas desde entonces, en razón de encontrarse abiertas las inscripciones desde fecha anterior a la resolución, por excepción se permitió la participación de debutantes, previo examen tomado en el lugar por el Comisario Deportivo.

Entendemos que esa es sólo una solución de emergencia por las razones expuestas, pero que en el futuro, el examen debe rodearse de la mayor seriedad, tomándose la prueba respectiva a todo competidor que se inicie en la categoría Turismo de Carretera, tenga o no antecedentes en otras categorías.

A su vez esta prueba no debe ser rendida ante los Comisarios Deportivos, en la víspera de las carreras o en el mismo día, pues dicha función excede las facultades de aquellos y agrega una responsabilidad más a la que ya tiene ese cargo.

Por ello esta Mesa Directiva propone al Consejo:

1º) Limitar al 15 de julio próximo, la vigencia del artículo 1º de la citada resolución, para no entorpecer la participación en competencias a los corredores separados por la misma y dar tiempo a los demás a cumplir los trámites que a continuación se indican.

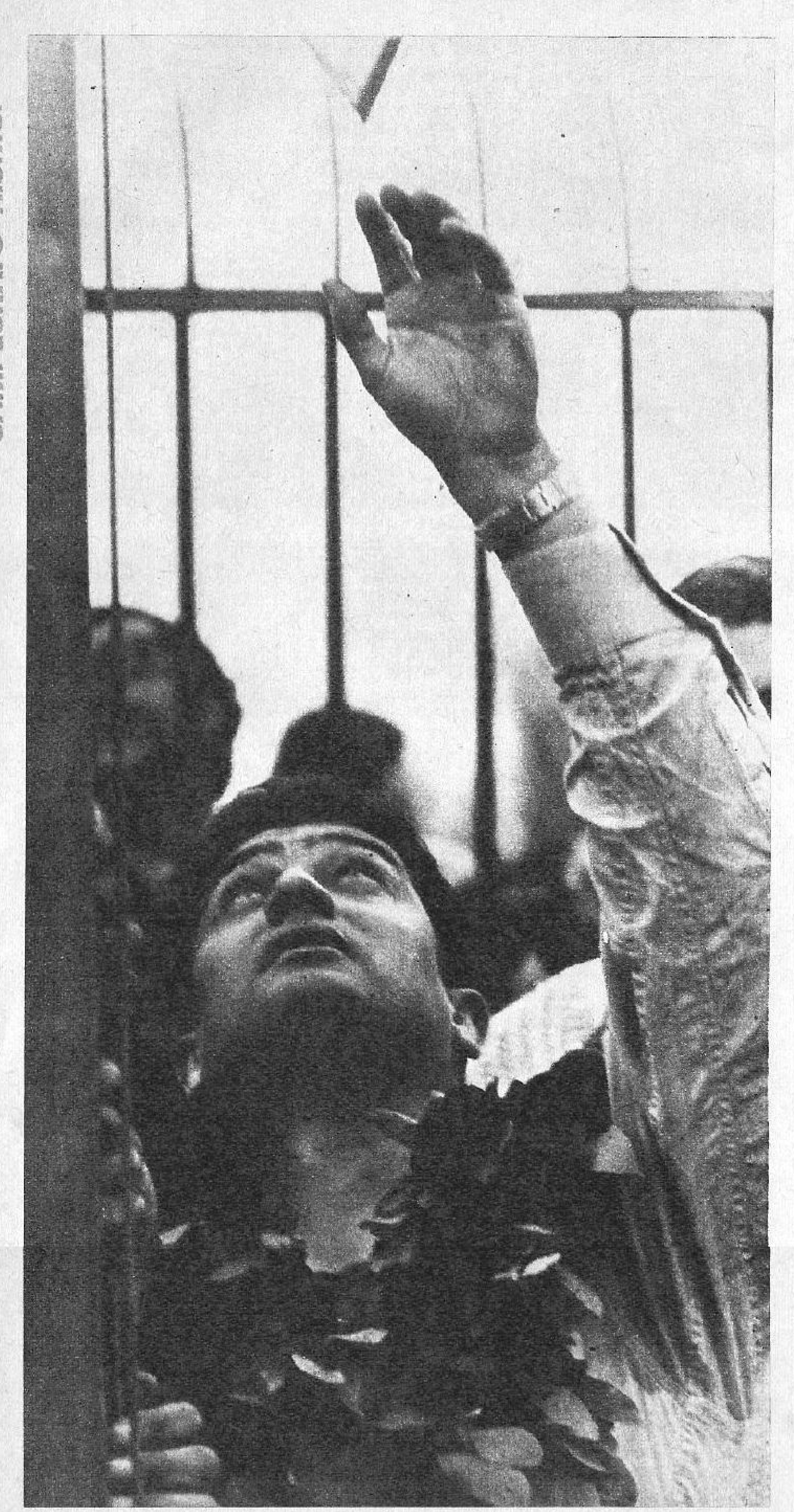
2º) Mantener en vigencia el artículo 2º de la resolución citada.

3º) A partir del 15 de julio próximo, no podrá participar en la categoría Turismo de Carretera ningún corredor debutante en la misma, tenga o no antecedentes en otra categoría, sin cumplir los requisitos de examen teórico, prueba de capacidad conductiva y revisación médica ante la Dirección de Medicina del Deporte de la "Municipalidad de Buenos Aires" que lo habilite para la práctica del automovilismo deportivo.

4º) La Comisión Técnica de Seguridad proyectará las normas a que debe ceñirse en el futuro el otorgamiento de licencias para todas las categorías y los respectivos exámenes, como también el examen técnico de los nuevos coches de Turismo de Carretera.

5º) Oportunamente y a medida que ello sea posible deberá realizarse, con intervención de las Comisiones Técnica y de Seguridad, un censo de todos los socios que participan en la categoría Turismo de Carretera haciendo constar en las fichas respectivas, las características técnicas y de seguridad que dichas Comisiones estimen necesarias, y destacando las deficiencias observadas a fin de proceder a la eliminación de los coches, si las mismas no fueran corregidas.

6º) Como complemento de la revisación médica que se realiza en oportunidad de cada competencia, los corredores, deberán someterse, por lo menos una vez cada seis meses a un examen médico integral, habilitante para la práctica de este deporte en la Dirección de Medicina del Deporte de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Este certificado será exigido a partir de los noventa días de la fecha, debiendo darse la mayor difusión a esta medida.



BORDEU IMPUSO SU CALIDAD DE PISTERO

Triunfó en el campeonato organizado por la A. C. T. C. en el Autódromo. Hizo suya la primera jornada y llegó tercero el domingo, cuando ganó Cupeiro. Viale: buen desempeño

Por CARLOS MARCELO THIERY
Fotos: CARLOS ARCURI
y JUAN MESTICHELLI

Con sólo cuatro elementos que aceptó hace muy poco, el TC hizo abrir muy grandes los ojos de quienes faltaban desde hace un año a las carreras de la categoría y quedaron de pronto sorprendidos por el nuevo rostro. Es muy sencillo: gomas anchas, autos bajos, diferenciales autoblocantes y cajas de cuatro marchas.

Dos carreras, más las pruebas de clasificación y los entrenamientos de la semana, examinaron severamente al TC, para que el TC demuestre que está poniendo su reloj en hora. La competencia de circuito cerrado no es tan duradera ni tan mortificante como la carrera de ruta y cuatro días seguidos. Esa frecuencia poco habitual en el TC ayuda muchas veces a descubrir fallas que no se remedian con una noche de insomnio en el taller. Por otra parte, cualquier circuito coloca a los automóviles más cerca del límite de sus posibilidades que la ruta, aunque sea por el solo hecho de usarse desmultiplicaciones más cortas que consiguen los regímenes altos en poco tiempo y los mantiene con mucha facilidad. A parte de eso se frena implacablemente en el espacio justo, se dobla fuerte siempre y el lujo de cambiar una goma significa la auténtica pérdida de cualquier esperanza, puesto que normalmente la operación consume el tiempo necesario para dar dos vueltas al circuito. Hubo pocas roturas y generalmente no fueron graves. Los automóviles son indudablemente mucho más actuales que el año pasado, y los pilotos, como consecuencia de esa evolución como resultado de sus frecuentes visitas a las pistas cerradas, han elevado sensiblemente su nivel conductivo. El TC resultó aprobado en el exámen.

Al margen de esa mejoría que el Turismo de Carretera nos muestra semana tras semana, Juan Manuel Bordeu ganó el breve y rápido campeonato organizado por la ACTC con su primer puesto del sábado y la tercera colocación del domingo. En la noche intermedia cambió multiplicación pasando de 3.08:1 a una de las variantes Impala: 3.70:1. El cambio no dio frutos muy jugosos porque si bien en la primera fecha tiraba una relación muy larga (tan larga que ni siquiera el viento a favor en la recta grande le ayudaba a levantar vueltas), en la segunda andaba lo suficientemente "corto" como para no mejorar sus tiempos del día anterior. Sucede a la vez que el sábado Bordeu tuvo la inspiración de un artista, no sólo para ganar su serie y la final recuperando los puestos que perdía en la largada por la falta de salida, sino para rescatar su máquina de situaciones peligrosas con una soltura admirable, como por ejemplo cuando Emilio Boretto se equivocó al entrar a la horquilla y cruzó la trayectoria del balcarceño por delante.

El domingo no tuvo todas las lamparitas encendidas, pero sí el tino

El Chevy. Si no se rompe, mata. Lástima que se rompe seguido. Cupeiro fue subcampeón a dos puntos de Bordeu y ganó los $ 50.000 de Parabrisas CORSA.

suficiente como para no arriesgar en la serie donde pudo atacar cómodamente a Tarducci, ganador, y como para no romper su prolija cupé tradicional procurando destronar al Chevitú. Bordeu hizo la lógica: esperar. Si se quedaba el Chevy, el segundo puesto de Roux estaba suficientemente cerca de sí, como para tacarlo a razón del segundo y fracción por vuelta, tiempo que tenía Bordeu de reserva contando su mejor pasado y su promedio de crucero.

Al Chevy le bastó no romperse el domingo para demostrar que los años de trabajo que lleva bajo su techo lo han convertido en un imbatible del circuito 1, con el solo problema de tener que solucionar sus frecuentes e insólitas roturas. El sábado, por ejemplo, le abrió la puerta del triunfo a Bordeu cuando abandonó punteado cómodamente la final al fracasarle uno de los circuitos de freno. Entonces, Nasif Estéfano iba segundo y también abandonó cuando se cortó un bulón de la biela del flamante Falcon F-100, obligando a reponerle el motor para el día siguiente. También trabajaron en el Chevy el sábado a la noche y sustituyeron su caja de velocidades habitual por una de relaciones más cortas, cosa que le permitió a Cupeiro variar el sistema de salir atrasado y tener que confiarse en la fuerza del auto para recuperar durante la carrera, para tomar una táctica menos fatigosa como la de puntear desde la largada. Así Cupeiro ganó sin peligros su serie y la final. Y así, sin rivales alrededor, tiene mucha más soltura y regularidad que cuando debe frenar, doblar y corregir con un racimo de autos encima. Ducho así parece una verdad de perogrullo, pero ya corriendo en motocicletas, en Fórmula Tres o en Turismo Carretera, Cupeiro demostró muchas veces que puede hacer cosas muy bonitas corriendo con la pista limpia, mientras que por el contrario pierde algo de su arte sutil cuando lo apuran.

Rubén Roux, presidente de la entidad organizadora, fue segundo de Cupeiro el domingo. Dos días antes había roto el motor en las pruebas de clasificación y debieron cambiarle casi todas las piezas móviles a su recién terminado Chevrolet de 7 bancadas. Rápidamente el motor fue puesto en orden y en la primera serie del sábado rompió el embrague. Intentó en la segunda fecha y escoltó dos veces a Cupeiro. Roux manejó en su reaparición con algo de su afable manera de ser (PARABRISAS lo sostuvo siempre, y CORSA, su hija dilecta, más tarde: cada cual maneja como es) y bastante asombrado por el excepcional rendimiento del diferencial autoblocante, que muy bien puede rebajar en dos o tres segundos el tiempo de cualquiera. Al principio, Roux no pareció muy cómodo con el autoblocante porque evidentemente le exigió una fuerza de brazo poco común para doblar y lo sorprendió al pisar un reguero de aceite cuando esparaba que patinara una rueda y patinaban las dos, pero al cabo de unas diez o doce vueltas se acomodó en el auto y se lo vio bien sentado, doblando con fluidez y comodidad.

El equipo Ford oficial presentó dos unidades Falcon equipadas con motor F-100. Uno con inyectores que manejó Alzaga y que realmente no anduvo. Otro con cuatro carburadores Weber dobles a cargo de Nasif Estéfano. Este auto tuvo motor nuevo el domingo después de cortar un bulón de biela y abandonó nuevamete por exceso de temperatura. Oscar Gálvez dijo que no había diferencias entre un F-100 y otro, pero así como no hay dos personas idénticas, tampoco hay dos motores iguales. Mientras le reponían el motor a Nasif, intentaron sustituir el sistema de inyección del Falcon de Alzaga por los Weber, pero no tuvieron tiempo. Estas dos unidades del equipo tienen una terminación realmente excepcional como para no desmentir el tradicional filete "GT" que les pintaron en la base de las puertas, con bastante derecho, tratándose de Ford. Claro que a pesar de ser muy bien manejados por hombres que están en niveles diferentes, como Alzaga y Nasif, pero que igualmente figuran entre los mejores conductores del país, es aún muy pronto para esperar resultados óptimos en autos que recién salen a la pista. Muy difícilmente Ford Motor haya autorizado la instalación de los F-100 de un día para otro y no es nada descabellado conjeturar que hayan usado la experiencia del ingeniero Bascou que aparte de ser funcionario de la empresa es el diseñador del Falcon F-100 de Lopez Oribe. Pero lo cierto es que Ford ha dado el paso incial de una tarea que ya no le permitirá la excusa de "corremos con un litro menos" y la gente del equipo sabe perfectamente que ahora tienen a las victorias absolutas como única obligación, todo lo cual hace pensar que conocen muy profundamete la dimensión del trabajo que emprendieron.

Como "muletto" del equipo corrió el Falcon-Falcan de Atilio Viale y como tantas veces, fue el mejor de todos. Tanto el sábado como el domingo (segundo y décimo por una falla de carburación) el automóvil fue devuelto por el piloto en perfectísimas condiciones. Quizá el sábado a la noche le hayan dado una repasada a la luz de válvulas y hayan ajustado los frenos, pero aparte de eso no se le hizo nada más. En cuanto a Viale, es necesario que de una vez por todas le demos la categoría que le corresponde, categoría que puede disimular su condición aparente de "tercer piloto". Ni tercer piloto ni nada. Como hombre neto de equipo, es lo más lógico que tiene Ford. Y como volante, observado a cara e' perro, una de nuestras primeras figuras nacionales. Es increiblemente fino y pulido, tiene un ritmo que no varía sus tiempos al circuito en más de medio segundo y por si cabe alguna duda, cuando le ganó la serie del domingo a Ricardo Peduzzi, mostró a muchos la fuerza que no le conocían los que no lo vieron correr el Gran Premio de TM 1962 con el Volvo 1.800 del equipo oficial.

Si el panorama de Ford es claro y General Motors no reprobó la unión de los concesionarios Chevrolet para aportar al automovilismo deportivo. Si Chrysler auspició la fiesta de la ACTC con un amor al automovilismo que le era desconocido y si el Autódromo vió la reaparición de varios jerarcas de IKA que observaban todo y anotaban mucho como si tuvieran ya algún arma bajo el poncho, el TC de 1967 obligará a arrendar balcones.

Mientras tanto los pilotos particulares arrecian en el circuito perimetral mejorando en general sus performaces. Tardddci no había corrido nunca en el Autódromo, ganó su serie el domigo y se colocó cuarto en el pequeño campeonato después de repasar durante la noche del sábado las juntas y el embrague. Otro debutante, el fogoso Anteo Pichetta, no llegó a correr pero a las 6 de la mañana de jueves marcó nada menos que 1'18" 3/5 (extraoficiales) con su increíble aparato. Pablo Facchini lo asombró a Bordeu con su Ford F-100 cuando lo siguió durante un buen trecho el sábado en la final. "Yo vi un auto desconocido y con número alto —dijo Bordeu— no me explicaba como se me pegaba con tanta fuerza. Después me enteré que era Facchini". Maneja muy bien el marplatense y ha construído su auto con cuidada artesanía. Las gomas de balón 9.80 le han dado mucha más estabilidad y solo necesita un motor poco más potente para llegar a la primera línea.





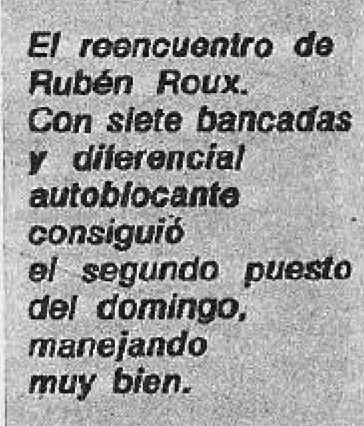
Juan M. Bordeu: excepcional el sábado, centrado el domingo. Se impuso a Cupeiro por sólo dos puntos en el Campeonato de la ACTC.

Nasif Estéfano estrenó el Falcon F-100 "de carburadores". Diez puntos en conducción. Dos motores para el análisis.

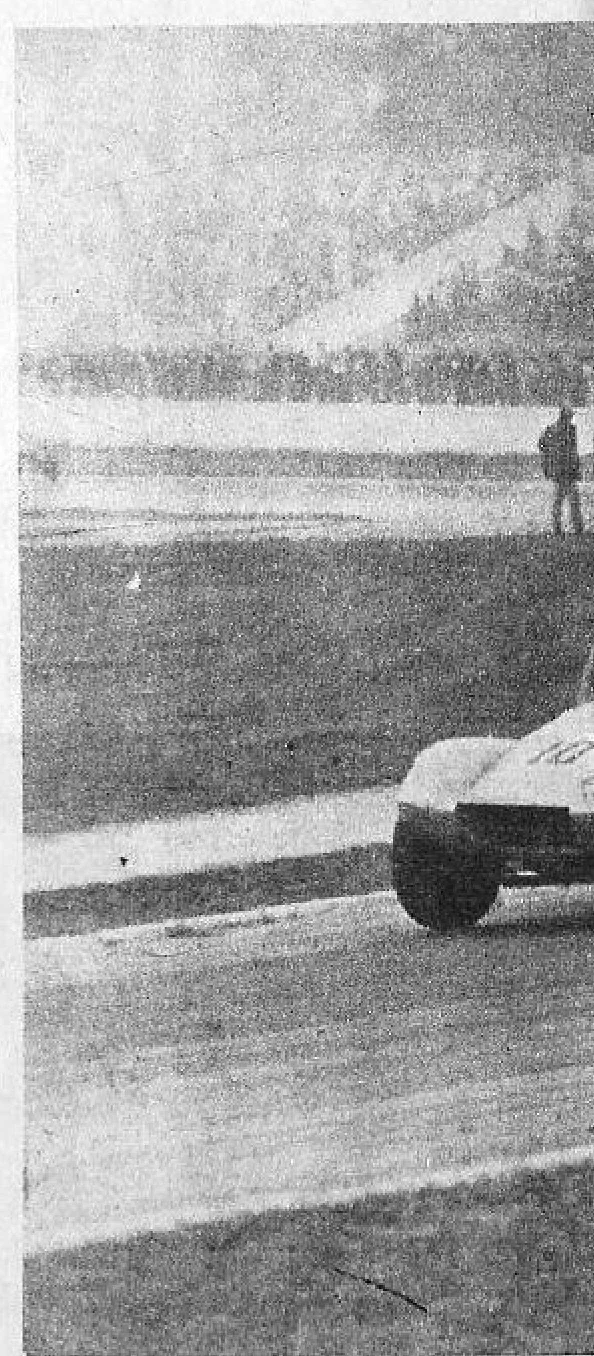


En primera línea del automovilismo nacional, Atilio Viale. Como tantas otras veces, el mejor Falcon oficial en la clasificación.





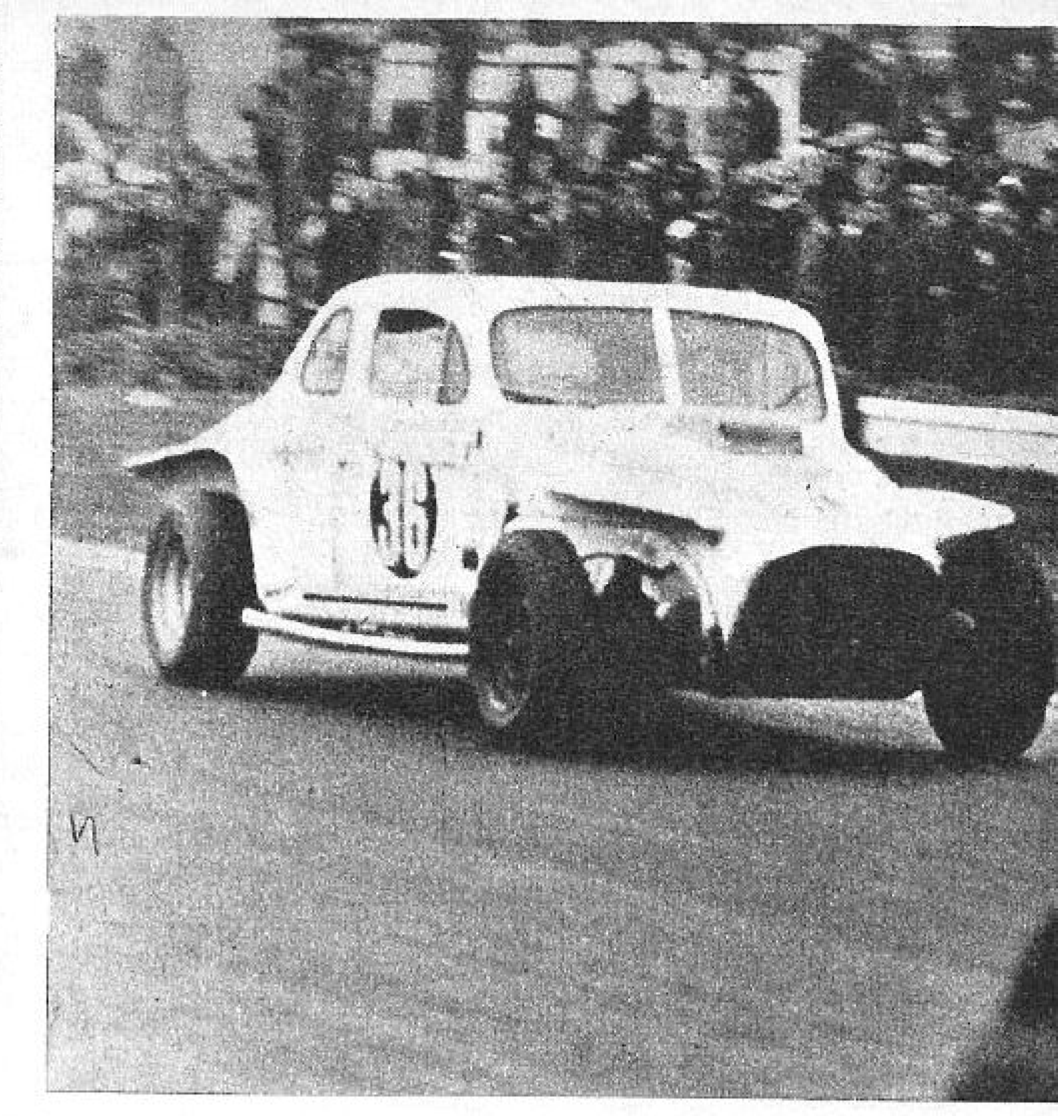
El reencuentro de Rubén Roux. Con siete bancadas y diferencial autoblocante consiguió el segundo puesto del domingo, manejando muy bien.







Muy pocos lo ven a Facchini. Anda muy fuerte y muy prolijo sobre un automóvil construido con criterio.

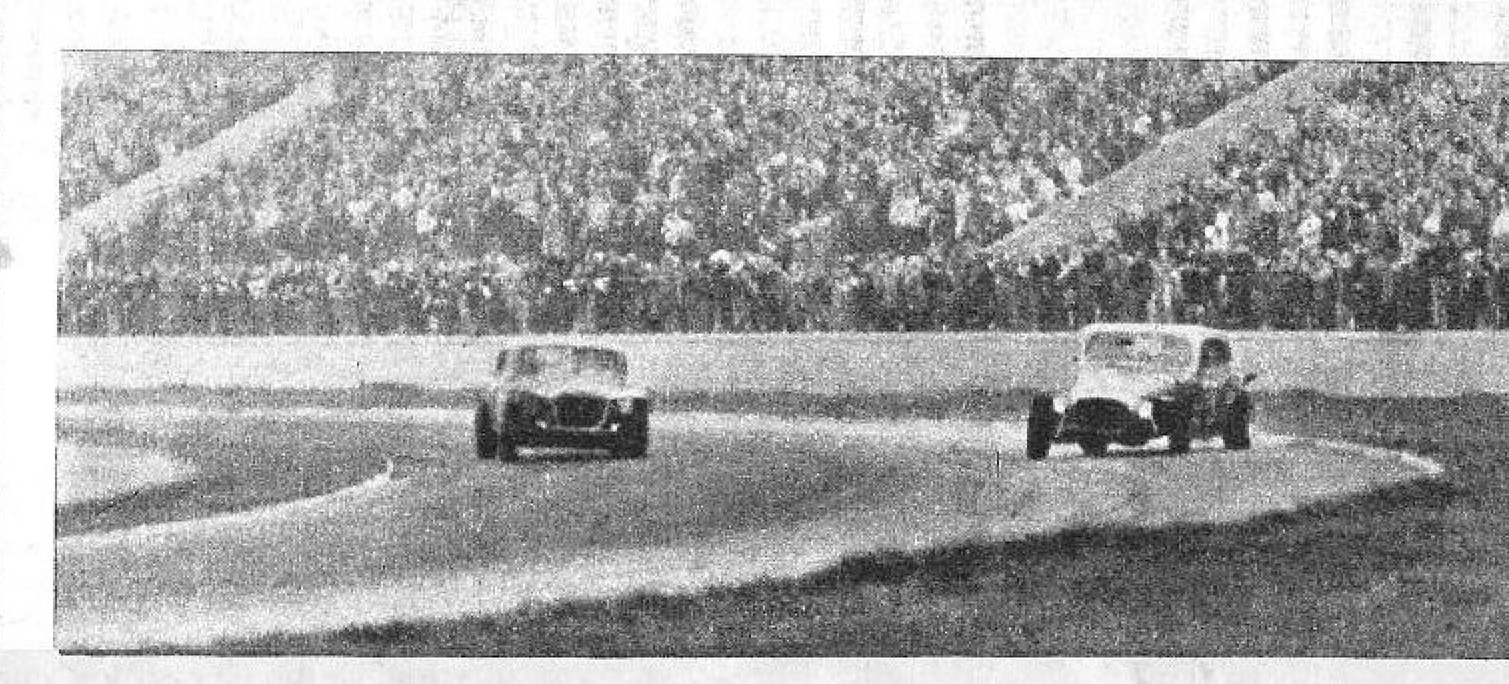




Otro que volvió a los fierros: Rienzi. Su F-100, que fue el primero en funcionar el año pasado, se rompió en pocas vueltas. Pero anda fuerte.



Por primera vez corrió Tarducci en el Autodromo. Anduvo fuerte, conservó el auto y el domingo ganó una de las series.



Principio y fin de la hazaña semanal de Di Palma. Su auto se descontrola al pretender pasarlo a Bordeu por afuera en el curvón, y después junto al alambrado más peligroso del Autodromo cuando terminó la aventura.

Ricardo Peduzzi y Caros Marincovich son en cierto modo la juventud que realmente maneja bien. Peduzzi rompió la caja el viernes y no corrió el sábado. El domigo estrenó su equipo de inyectores Hillborn y con una sola carrera consiguió el undécimo lugar en el campeonato. "Sandokán" por su parte giró siempre en los mismos tiempos y recorrió dentro de lo posible las mismas trayectorias entre el zumbido agudo de los engranajes de dientes rectos de su caja de velocidades. Anunció un Chevrolet de 7 bancadas (otras versiones lo dan con motor Tornado) y terminó décimo en el Campeonato.

Gimeno y Gamalero no están cerca del grupo que tiene los autos más veloces, pero corriéndose en autódromos, aparecen con mayores posibilidades que en la ruta. Ricardo Domínguez, que también es pistero, inauguró un sistema de crucetas alineadas al diferencial que le permiten regular la comba de las dos ruedas traseras y demostró que el progreso también puede cabalgar en los cupés tradicionales. Carlos Salto espera el motor F-100 para hacer rendir condiciones de excelente conductor, que están un poco disimuladas porque generalmente se mira a la punta de la carrera pero que con solo observarlo durante algunas pasadas quedan bien a la vista.

La otra cara: Di Palma. Una semana atrás llevaba ocho minutos de ventaja en Arrecifes y cuando era más difícil abandonar que ganar la carrera, jugó el papel de héroe joven que tanto le agrada y entre derrapes innecesarios y rebajes furiosos, sacó una biela. El sábado pudo o no ganarle la final a Bordeu, pero cuando Juan Manuel lo pasó se le pelaron los cables y le vino el descontrol total: quiso pasarlo por afuera en el curvón y se estrelló contra la pared. El año pasado la maniobra le dio resultado cuando le ganó a Cupeiro bajo la lluvia, pero no sólo Cupeiro había entrado más ceñido a curvón sino que a último momento tuvo tiempo de dejarle meter la trompa, cosa que no le sucedió a Bordeu.

Di Palma, que tiene una increíble facilidad para reaccionar contra los periodistas que le abrieron un crédito de calidad laureándolo mucho más de lo que se mereció, así como con los que siempre anunciamos esto que está pasando, no muestra la misma soltura y rapidez para considerar el esfuerzo de quienes le dan todo (TODO) lo que necesita para correr. Maneja bien, indiscutiblemente, pero se ha empeñado en superar sus posibilidades y las de su automóvil. Muchas veces, cuando los redactores de CORSA hablamos de automovilismo tiene que llegar o no llega nunca.

A Di Palma y al TC le pasan cosas diferentes.

PATIO DE BOXES

La Policía Federal es la más respetable y seria de todas las policías del país. Quizá por eso duele más cuando alguno de sus representantes se dedica a abusar de su autoridad en lugar de cumplir con sus funciones. De éstos hubo muchos en el Autodromo, oficiales o agentes. Vaya un simple ejemplo:

Momentos antes de la largada de la primera serie del domingo dos policías detienen y llevan trabado a un ciudadano que exhibe su correspondiente *credencial habilitante*. La escena frente al camión celular:

Agente chapa Nº 5745: "Subí o te meto una piña".

Agente chapa Nº 3137: "Si no hubiera tanta gente te meto un tiro. Vos tendrás credencial, pero yo tengo uniforme".

Visto y oido por todos los presentes, entre los que estaba el grupo de encuestadores de CORSA.

Sin duda alguna, los Falcon F-100 se constituyeron en las "vedetes" de la doble jornada en el Autodromo. El lógico proceso de experimentación que les aguarda y que no les permitió terminar la carrera, dejó entrever sin embargo grandes posibilidades y es así como ante los pequeños problemas de pre-partida se vio al propio Oscar Gálvez trasuntar nerviosismo, respirar entusiasmo y agitar el aire a su alrededor, con tiempo también para expresar a cuntos se lo preguntasen: "¿Estos Falcon?: son una joyita, una joyita!". Como Rolo de Alzaga no corrió el domingo casi toda la atención se centró sobre el Falcon de Nasif Estéfano, al cual antes de la largada de su serie se le practicó una abertura en la parte izquierda de la parrilla delantera, frente al radiador de aceite y a dos minutos escasos de la orden de partida el Aguilucho en persona aseguraba un capot remiso en cerrarse como corresponde.

Una nueva tónica de progreso técnico se ha hecho evidente este año en la categoría TC y se hizo realidad este fin de semana en la presencia de neumáticos "cuadrados". Quizá el aficionado inadvertido se haya preguntado por qué esta vez los automóviles doblaban distinto, especialmente en curvas como la horquilla donde hay que tener goma sobre el piso para poder salir tirando fuerte sin arar.

Los automóviles de Cupeiro. Rienzi.

PATIO DE BOXES

Alzaga, Tarducci, Estéfano, Roux, Viale, Facchini, Zaremba y Formisano montaban las Firestone Super Sport GP; los de Bordeu y Marincovich usaron Pirelli Cinturato HS y el de Jorge Sanese lucía flamantes y superlivianas Good-Year Blue Strike. Entre los demás se veían desde las Cinturato angostas, pasando por Englebert, Continental hasta la G-8 y más all unos cuantos que montaban cubiertas angostas de diseño antiguo.

Bordeu, el ganador del fin de semana, utilizaba por primera vez las Cinturato anchas y se mostró sorprendido por el comportamiento de su automóvil en las curvas. Desde ahora en adelante las cubiertas especiales serán condición indispensable para entrar en el círculo de los ganadores.

Jorge Cupeiro se montó en el Chevy II y en pocas vueltas pudo batir el récord de Carlos Marincovich: 1m 17s contra 1m 17s1, con lo que el nuevo tiempo sentó un promedio de 146,783 km/h, fue erróneo el valor de 149,402 km/h que fuera publicado en casi todos los periódicos y que surgiera de la Deportiva. Evidentemente los Falcon F-100 habían inquietado a la gente del Chevy, pero estaban dispuestos a desafiarlo. El optimismo de Froilán González es elocuente: "Si es necesario el Chevy girará en 1m 14s".

En la final del sábado anduvimos con el cronómetro en la mano en la horquilla. Tomamos en la tradicional medida de nuestros tests deportivos, es decir, entre los 100 m de entrada y los 100 m de salida. Nasif Estéfano paró la aguja en los 14s1, mientras que Di Palma en 14s2, Viale del Carril en 14s5, Cupeiro en 14s6, Bordeu en 14s8, al igual que Gimeno.

Luis García del Soto, nuestro simpático colega de "Emoción en las Rutas", está dentro de la lista de innovadores constantes. Dentro de su habitual posición en la Torre de Control, cercano a los micrófonos de Radio Libertad, ha establecido cuatro puntos que dividen al circuito en cuatro partes: 1) la recta de los boxes con 620 m; 2) entrada a El Curvón hasta la salida de la Curva de Ascari con 1042,41 m; 3) la recta opuesta o Recta del Fondo con 507 m; 4) Entrada a La Horquilla hasta la Curva de los Boxes con 970,14 m.

Su trabajo con los cronómetros nos permite esclarecer algunas cosas: el más rápido en la recta de los boxes resultó Cupeiro con 11s6 (192,413 km/h), en la segunda vuelta de la final del domingo, seguido de Nasif Estéfano con 11s8 (189,152 km/h) con el Falcon más veloz del equipo oficial. Comparemos su tiempo con el de Viale del Carril: 13s (171,691 km/h).

Veamos el desarrollo de una vuelta de Jorge Cupeiro en 1m 20s5 (140,402 km/h): 12s3 (181,463 km/h) en la recta, 25s6 (146,588 km/h) entre la entrada al curvón y la salida de la curva de Ascari, 12s1 (150,842 km/h) en la recta opuesta, 30s5 (114,508 km/h) entre La Horquilla y la salida de la curva de los boxes.

Siempre nos preguntamos donde lograba ventajas el Cuadrado de Ricardo Peduzzi, he aquí sus tiempos y promedios: para la vuelta en la que lograra los dos puntos que se otorgan al record: 13s4 (166,602 km/h), 25s6 (146,588 km/h), 13s (140,400 km/h) y 30s (116,416 km/h).

CUPEIRO: "No voy a La Pampa, así aprovechamos para hacer modificaciones en el tren delantero". Aparentemente el problema de los últimos tiempos estaba radicado en las puntas de ejes cuyas dimensiones no eran las adecuadas para soportar las cargas impuestas.

La corta experiencia con el Chevy II ya no le permite a "Sandokán II" sentirse cómodo en su veterana cupé. Por lo tanto, dentro de sus proyectos figura la construcción de otra cupé que sería impulsada por un siete bancadas, pero sin utilizar ningún elemento de su actual automóvil.

Con el derecho de piso a cuestas, Rubén Roux no esperaba colocarse segundo; la gran actuación que le cupo el domingo lo puso más que contento. Habló de mejorar aspectos del motor, ya que lo restante del automóvil lo dejó muy conforme. Esperamos su debut con el siete bancadas alimentado por inyectores.

El límite de 1.200 kilogramos de peso mínimo impuesto por los reglamentos de la ACTC, alejaron a algunos que podían presentar lucha y perjudicaron a otros que estuvieron. Entre los que no pudieron estar se cuentan los Renault-Berta y los Peugeot 404 que pueden estar *fácilmente* por debajo de los mil kilogramos. Urruti debió agregar 175 kg de lastre a su Volvo, los que perjudicaron su promedio en unos cuatro segundos por vuelta, a pesar de lo cual los cuatro cilindros tiraban de abajo al salir de la horquilla a la par de los F-100. Del otro lado de la escala encontramos a Menditeguy quién semanas atrás había pretendido defender un límite de 1.300 kg y adjudicaba su pobre actuación al hecho de que su automóvil pesara 270 kg de más. Lo que no explicó es por qué no hace más liviano a su vehículo en vez de pretender que los demás lo hagan más pesado.

El ingeniero Sananes, de frenos Rousan, explicaba que ellos fabrican los frenos de disco más grandes del mundo para uso automovilístico, por la sencilla razón de que en ningún lugar del mundo los automóviles que viajan a 230 km/h, pesan alrededor de 1.500 kg.

Viale, cuyos proyectos en el presente año sólo contemplan correr con el Ford Falcon ya que no tiene por ahora oferta alguna en Turismo, se manifiesta muy conforme con el Falcon seis cilindros y decía que en los entrenamientos logró marcar con dicho auto 1m 19s, lo que cree capacita al Falcon para aspirar al triunfo en competencias sobre el circuito uno.

CORSA CIRCULAR



El sábado Parabrisas CORSA inició una nueva apertura destinada a cubrir de manera más eficiente las inquietudes del público. En un acuerdo de estrecha colaboración con el popular Pipo Mancera, presentamos en "Sábados Circulares" minutos después de realizada la primera jornada en el Autodromo, al ganador, Juan Manuel Bordeu.

La charla ante las cámaras, protagonizada por Maneco, Pipo y el Dire de CORSA, fue una verdadera primicia informativa para la televisión, aparte de que el dinámico Mancera se lució con brillantes dotes de vidente al pronosticarle a Bordeu que triunfaría a lo largo de toda la competencia, tal como se confirmó el domingo.

Parabrisas CORSA añade así otra incursión por la TV, que se une desde ahora, todos los sábados, a su colaboración en el programa de los domingos de "Emoción en las Rutas", que sale por Canal 9 a las 23 y 15. Allí CORSA patrocina el clasificador de la jornada, que complementa la magnífica filmación de los muchachos del 9.

CUPEIRO GANO LOS DOS PREMIOS PARABRISAS CORSA

Parabrisas CORSA había instituido dos premios de 25 mil pesos para aquellos corredores que obtuvieran el record de vuelta en cada una de las jornadas de TC realizadas en el Autodromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. En las dos oportunidades resultó triunfador Jorge Cupeiro, quien estableció las mejores marcas en carrera para el circuito Nº 1. El sábado fijó la vuelta en 1m 18s, y el domingo en 1m 18s8.

De esta manera Jorge Cupeiro vuelve a obtener una vez más un record de vuelta Parabrisas CORSA. La vez anterior fue en oportunidad de la carrera de Carlos Paz, cuando recibió de nuestra revista la suma de 100 mil pesos por la mejor vuelta al circuito Onofre Marimón.

Felicitaciones Cupeiro, y felicitaciones para el Chevy, ya que sus preparadores también se lo merecen y más aún, pues hubo otra carrera en la que el coche se llevó un premio Parabrisas CORSA. Fue en el Autodromo, pero conducido entonces por Marincovich.

EL ACCIDENTE DE LEGUIZAMON

La rotura del embrague del automóvil de Pedro Armando Leguizamón, que corría con el número 46, causó heridas a tres personas —dos de ellas de suma gravedad—, que se encontraban en la zona exterior de los boxes, sobre la pista.

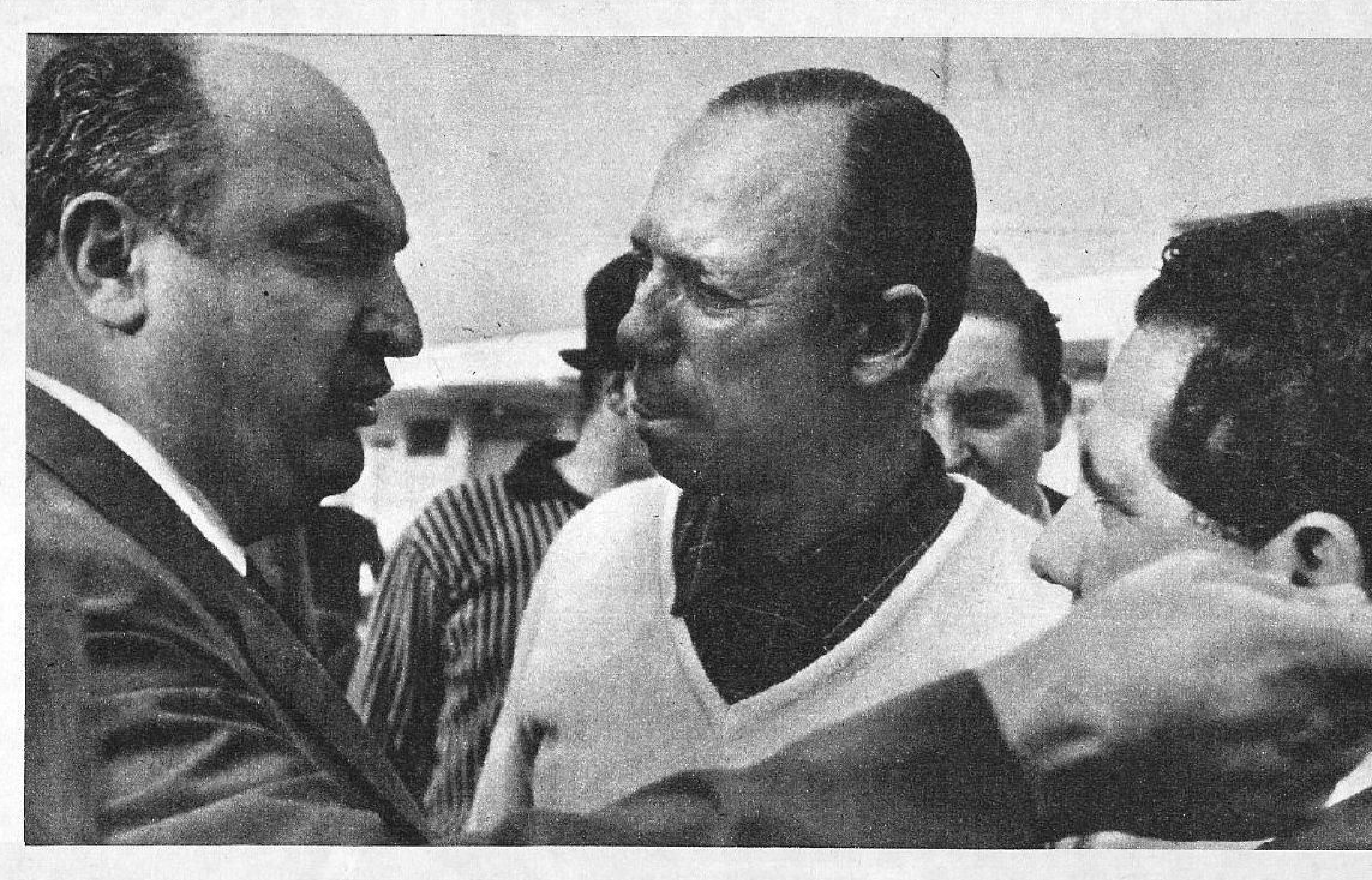
Según las versiones recogidas en el lugar cuando el vehículo enfrentaba los boxes se produjo una explosión en el motor y trozos del embrague de la máquina salieron despedidos violentamente en todas direcciones, golpeando a Rodolfo Esperanza, de 33 años, mecánico de Hugo Gimeno; Lorenzo Frisaz, de 43 años, mecánico y a Salvador Canmigliano, de 48 años, corredor de automóviles, quien vive en Guaymallén, Mendoza, pero que no participaba en la competencia.

Los heridos fueron llevados al hospital Salaberry, donde quedaron internados. Allí se informó que Esperanza tiene fractura de cráneo, Frisaz sufrió escoriaciones en la pierna derecha y Canmigliano tiene gravísimas heridas en una pierna y se estimaba muy posible que tuvieran que amputársela.

FORD vs. CHEVROLET

Aquí está finalmente el resultado de una larga investigación destinada a poner algo en claro los argumentos de batalla para esta infinita polémica de nuestro automovilismo

Informes y textos de: CARLOS MARCELO THIERY, GUILLERMO MARTIRE, PEDRO A. REVOREDO Y ENRIQUE CARMONA



Henry Ford y Louis Chevrolet jamás habrán soñado que los argentinos inmortalizaríamos a sus apellidos uno muy cerca del otro, que los íbamos a transferir juntos a la historia, que los uniríamos precisamente con todo lo que los separa...

En las carreras de TC suele decirse que un **fordista** y un **chevroletómano** no pueden compartir ni el asado ni la botella por una fácil cuestión de principios y por un higiénico problema de contagio. Eso, que se plantea con un lejano nivel humorístico, estira cualquier sonrisa y la transforma en un gesto severo cuando Cupeiro y Emiliozzi aparecen en la discusión con los hilvanes al aire, cuando los Gálvez se mezclan con Fangio en una mélange ruidosa e incluso cuando se rescatan de los años cuarenta las hazañas de Lo Valvo y Julio Pérez. Tres cambios de generaciones no lograron detener a ésa, que es una de nuestras más queridas polémicas nacionales.

Al mismo tiempo, se está en un bando o en el otro, incondicional y absolutamente. Ebrio de amor por una marca o la otra, siempre, y sin concesiones. Aunque curiosamente muy pocos defensores del Ford y del Chevrolet podrían explicar cómo les nació ese amor alegre y auténtico (ni falta que hace, a veces) y son muchos menos los que están en condiciones de dar razón a su afecto por el 8 en V o el 6 en línea.

Si nos preguntamos por qué se usa decir "Ford versus Chevrolet" cuando bien podría decirse habitualmente "Chevrolet versus Ford", descubriremos que ese orden, como todas las cosas, tiene su fundamento y no sucede porque sí. Algún poeta con bohardilla de techo bajo podría salirnos al paso argumentando problemas de ritmo en la construcción de la frase, pero entonces le responderíamos que si es por eso tanto se usa "Boca y River" como "River y Boca", con lo cual seguiría embobándose aplicadamente con la luna que pasa a las diez y cuarto por su ventana. Volvamos a la cochina realidad terrena: Para explicarnos la contienda Ford-Chevrolet no debemos separar en ningún momento lo que pasó o está pasando en las fábricas centrales de Norteamérica con lo que sucedió o está por suceder aquí. Ford nació antes que Chevrolet y también llegó antes a la Argentina. Aparte, cuando se empezó a correr Turismo de Carretera, la novedad de un motor de ocho cilindros en V ofreció aparentemente más ventajas a quienes lo eligieran y así se embolsó los éxitos iniciales, todas cosas que parecen suficientemente razonables como para no discutirle el primer lugar en la mención.

No por casualidad se encuentran antecedentes bastante claros de todo esto en la historia de las dos marcas. Puede decirse que sucedió más o menos lo mismo durante sus primeros años. Evidentemente cuando apareció el Ford "T" en 1908, la insignia del óvalo consiguió un impacto mundial, pero el gran cabeza dura de Henry Ford tuvo la delicadeza de permitir que sus competidores trabajasen en modelos más modernos durante casi 20 años y recién en 1927 suprimió la producción del "T". A todo esto, las otras empresas, y especialmente Chevrolet, ofrecían al público automóviles menos bohemios pero sí más funcionales, y Ford Motor Company debió ocuparse con un esmero y una urgencia singulares a recuperar el tiempo perdido.

En nuestro país no sólo en las carreras se prefirió al Ford antes que al Chevrolet. El famoso "60 caballos" —como el T— de Ford penetró en el mercado con la familiaridad de los que entran en casa después de anunciarse con el toque de timbre que se inventó para que sepamos quién llega. No importa si dio más o menos ventaja que los **Chivos** de entonces, lo cierto es que se vendió a mares y Chevrolet se vio precisado a responder con más potencia, y esa respuesta se reflejó sin dificultades en los resultados de las carreras, porque en los alrededores de 1940/41/42 prevalecieron los motores de seis cilindros en línea, como nos lo confirmará más adelante Oscar Gálvez. Lógicamente, Ford produjo después el "85 HP" y el "100 HP" con lo que se inició en realidad la carrera de la plus potencia, hasta llegar a los monstruos actuales de siete litros y cosas por el estilo.

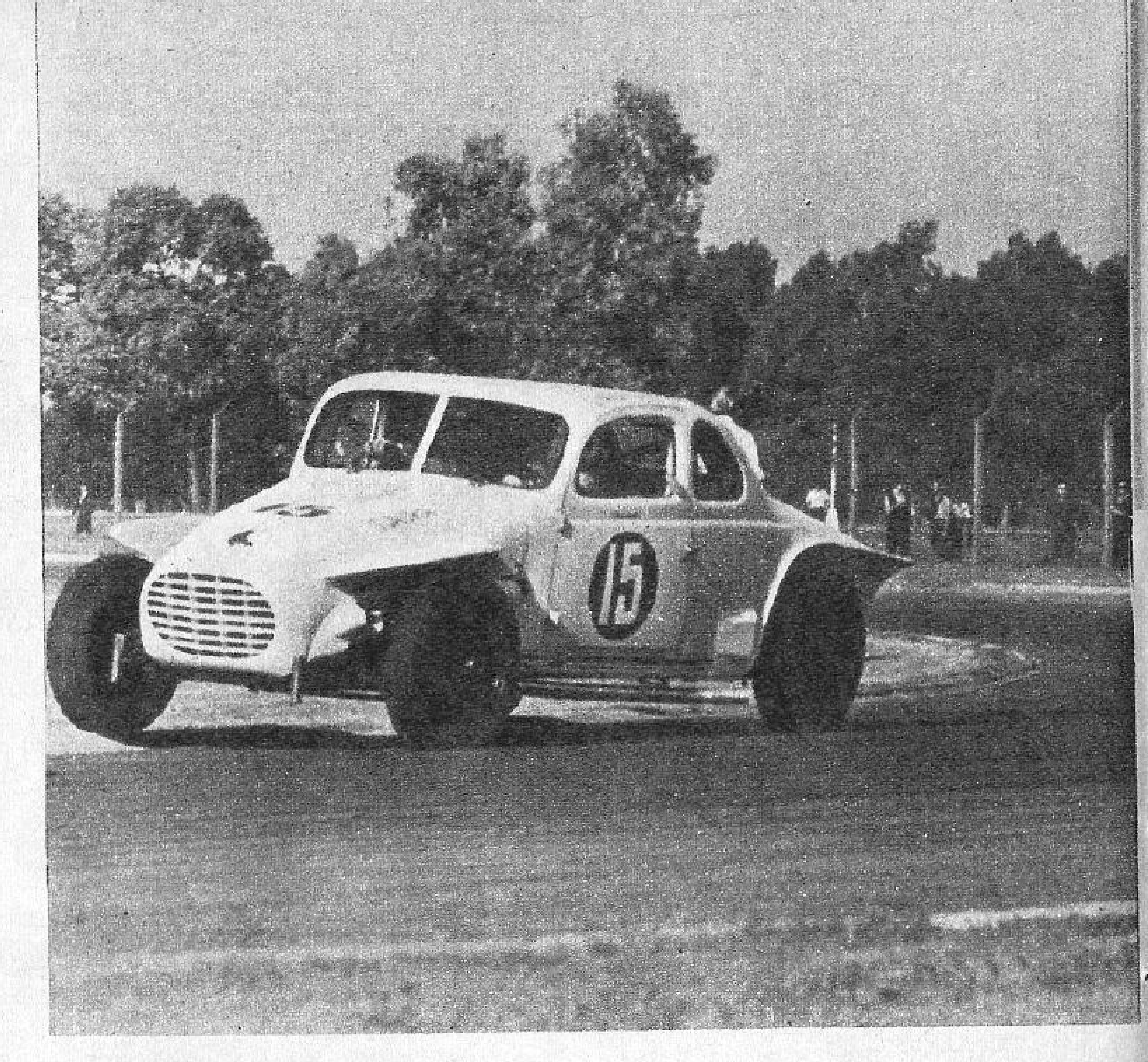
Pero vemos así que Ford dio generalmente la primera puntada. Bien, ¿pero por qué sólo Ford y Chevrolet, si por ejemplo Chrysler o Studebaker pudieron haber entrado en la conversación? En Norteamérica porque sempre fueron las empresas más estables y de mayor capital. En la Argentina porque no sólo ofrecieron automóviles a casi toda la escala social y fueron las casas más orgánicas, sino porque fundamentalmente cubrieron todo el país con sus fuertes redes de concesionarios. Todo ello deriva con mucha lógica en mayores ventas y consecuentemente en más número de preferencias para usar sus automóviles en carreras.

Y así dio hace aproximadamente 25 años sus primeros vagidos nuestra futura polémica de Ford versus Chevrolet, que paralelamente se convirtió en el tema eterno de cuanta carrera de TC se corra aquí.

Ahora bien, si entendemos que la de las ventas es la carrera que más les interesa tanto a Ford como a Chevrolet, examinemos las cifras mundiales y veremos que Chevrolet consiguió una ventaja extensa y muy clara hasta hace unos cinco años. Ford contraatacó saltándose al rango el compromiso de no competir deportivamente que habían contraído todas las fábricas norteamericanas, y a partir de allí empezó a repuntar en la colocación y en el éxito de sus productos, rubricando toda una serie de heroicas hazañas con sus triunfos sonadísimos en Indianápolis y en Le Mans. Este movimiento, naturalmente, conmovió también a la filial argentina y el apoyo oficial de la fábrica a los pilotos que usan Ford, contribuyó no sólo a detener la ola de éxitos veloces que hace unos años obtenían Meunier, Ciani, Ríos, etc., sino que con la puesta en marcha de los Falcon TC consiguieron —en escala— un impacto publicitario similar al que lograron los Ford GT en el mundo. Si a alguien se le ocurre que el dominio de Chevrolet fue neutralizado por esfuerzos puramente particulares, sean de Gálvez, de Emiliozzi, de Manolo Rodríguez o de quién sea, sería bueno recordar que todos esos esfuerzos fueron consentidos, apoyados y fomentados por FMA con su sistema

→





de premios, o la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios, o con el suministro de piezas y repuestos.

Tanto es así que la impenetrable General Motors Argentina decidió no hace mucho (apenas la semana pasada) crear una Comisión de Concesionarios paralela a la de Ford, para apoyar a la gente consumidora de su marca, con Froilán González a la cabeza. Esto, no es sino el reflejo de lo que sucede en Norteamérica, donde la alta jerarquía asiste complacida a los ensayos y a las victorias de Jim Hall con el Chaparral, o bien a los trabajos y a los triunfos de quienes se dedican a la línea Corvette, lo cual equivale en buen modo a romper por su parte el compromiso de no competir.

Claro que al margen de la historia, las ventas, la sutileza comercial y todo eso, el aficionado argentino vive con una intensidad poco común la rivalidad de las dos marcas y por eso necesita elementos más domésticos pero a la vez más contundentes para alimentar a sus calurosas defensas de la marca que prefiere.

Atenta como siempre a sus necesidades, CORSA visitó a tres hombres claves en esta polémica eterna para que sean ellos mismos quienes nos cuenten por qué se pasaron una vida entera apretando los bulones de un Ford o un Chevrolet, e incluso para que uno de ellos tres explique qué lo decidió a cambiar de marca.

Oscar Gálvez nos relatará cuáles son las ventajas del Ford en todas las épocas de su carrera. El visionario José Froilán González explicará por qué prefirió siempre el Chevrolet y por fin Félix Alberto Peduzzi (que después de correr muchos años con Chevrolet ya está preparando su Ford F-100) balanceará virtudes y defectos de las dos marcas.

Además, CORSA ofrece un análisis técnico completo y comparativo del "chivo Super" y del "F-100", un completo cuadro de estadísticas donde se ha reflejado la actividad deportiva de las dos marcas en la Argentina, y una miscelánea fútbo-automovilística que despertó en la afiebrada mente de su rechoncho creador sólo una profunda y romántica reflexión: "Lástima que el Campeonato Mundial de Fútbol empiece en Londres el mismo día en que se corre el Grand Prix F. 1 de Inglaterra". Se compró dos radios.

GALVEZ

¿Quién está dispuesto a creer que Oscar Gálvez estuvo una vez a punto de pasarse al Chevrolet? Para los acérrimos e incrédulos Fordistas, aquí están las palabras del ídolo:

"Alrededor de 1941 los Chevrolet tenían mucho más torque en baja que nosotros, y como entonces las carreras se hacían en caminos malos donde la salida era muy importante, ellos dominaban ampliamente al Ford y nosotros comenzamos a desilusionarnos un poco. Fue allí cuando yo le propuse a Juancito que comprásemos un Chevrolet para estudiarlo y correrlo si daba resultado. Se lo compramos a Sol Mentasti y después de prepararlo lo cuidamos como a una niña, pero se nos picaba el **rulemán doble hilera** del diferencial y del costado de la corona. Además se gastaban los sincronizadores de la caja y el rulemán de la dirección, y todo eso bastó para quedarnos para siempre con el Ford."

"El Ford siempre fue más fuerte. Aparte del motor que tiene más rev/min y cigüeñal más corto, el tren delantero es el más sólido de todos y desde la caja hasta el diferencial sólo puede encontrarse una dureza extraordinaria, tanto que en 1940-41 y 42 el diferencial del Ford normal se usó en Indianápolis."

"Por ejemplo a Fangio, que siempre manejó con guante blanco, se le rompía siempre la caja del Chevrolet. Y lo que sucedía es que la caja Ford estaba montada sobre cojinetes, mientras que el eje del cuádruple del Chevrolet se apoyaba sobre bujes de bronce, se les rompía, tenían que reformar todo, y no hablemos de todas las veces que terminaban con la cruceta rota... Me acuerdo que a Tadía se le cayó una vez la caja de dirección de su Chevrolet y hubo que soldarla. Al Ford nunca le pasó esto."

"Ellos siempre tuvieron un motor más suave, pero mucho más delicado. Nosotros enfrentábamos al recalentamiento como problema más grave, pero cuando empezamos a usar radiadores del camión nos recuperamos del bajón del 41 y ganábamos carrera tras carrera."

"Actualmente el 7 bancadas de Chevrolet rinde más que el F-100, pero cuando tengamos dos años o tres de experimentación como ellos, estaremos los dos con la misma potencia pero nosotros tendremos más margen de seguridad porque el nuestro es un motor mucho más fuerte de abajo y en el sector de distribución."

FROILAN

Padre del Chevy, tío directo del TC Gran Turismo, Froilán González es un buen "cabezón" en el mejor sentido de la palabra: sufrió sin conmoverse los ataques del sector tradicionalista y poco a poco modificó el Chevy alrededor de Cupeiro hasta convertirlo definitivamente en un auto de procedencia norteamericana pero de típica inspiración europea. Así vale la pena ser "cabezón".

Pero Froilán González va a explicarnos porqué prefirió siempre al Chevrolet, aunque algunas veces haya corrido Ford en su época de sentarse sobre automóviles de la categoría Mecánica Nacional. Nos dirá en principio que creció en la agencia arrecifeña Chevrolet de su padre, pero evitará a la vez reconocer que su propia concesionaria General Motors es una de las que más vende en el país. He aquí su opinión clave, para la sección "polémica" de CORSA en esta semana:

"Entre el Chevrolet de 4 bancadas y el Ford de válvulas laterales prefiero el de nuestra marca no sólo por ser más potente y más fino, sino porque jamás sufrió problemas de bielas que eran muy característicos en el Ford. Usando bielas de GMC, el Chevrolet no tiene prácticamente problemas, sobre todo si se lo complementa con conjuntos excepcionalmente fuerte como el diferencial de Pick up Chevrolet modelo 61, o la caja de Corvette, por ejemplo. Ese motor llegó a rendir más de 210 HP preparado para circuito y más de 180 HP previsto para ruta."

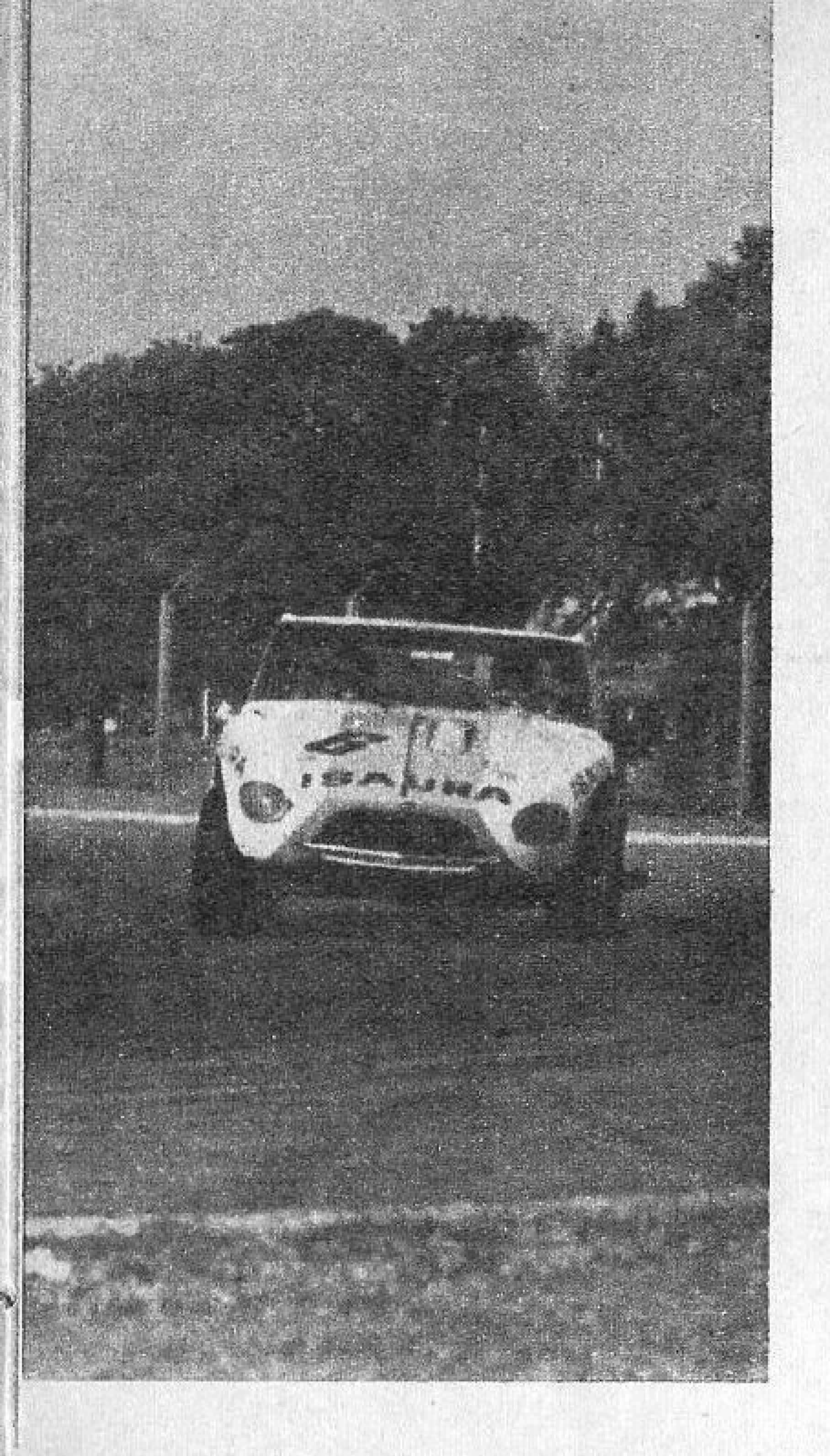
"En cuanto a los motores nuevos, si bien el Chevrolet requiere modificaciones en las bielas, el block y la tapa de cilindros, es evidente que se trata del más capaz para rendir por su calidad de construcción, la carrera corta de sus pistones, su menor peso y varias cosas por el estilo. El sector de distribución es el que más flojo nos resultó y es cierto que hemos roto y seguimos rompiendo balancines, pero esa parte del motor evolucionó junto con nuestro automóvil y estamos llegando al rendimiento óptimo alrededor de los 280 HP, cifra que consideramos suficiente y segura."

"Por supuesto —ni qué decirlo— lo prefiero al Ford, porque entre otras cosas podemos llegar con los dos motores a la misma potencia mientras el nuestro gira a 800 o 1.000 rev/min menos entregando igual cantidad de HP. Más aún, es muy significativo que nosotros tiremos normalmente diferenciales con relación de 3,08:1, mientras que el Ford jamás baja de la 3,54 y en general usan desmultiplicaciones del orden de 3,70:1. Por otra parte, me imagino que al F-100 aún tienen que solucionarle problemas de bielas y de temperatura..."

DON FELIX

Muchos chevroletistas que no conocían la dirección particular de Félix Peduzzi, dispararon sus encendidas frases a los "Correo del Lector" de las revistas especializadas, cuando supieron que el hombre de Villa Ballester se cambiaba al Ford. Hubo quien le pedía que reconsidere su decisión "porque no podía ser que después de correr tantos años con el Chivo, cruzara a la orilla de enfrente" y hubo el que iba a seguir siendo simpatizante suyo a pesar de la trágica decisión, y hubo el que no podría perdonarle jamás semejante herejía...

Por su parte, Peduzzi aclara que el cambio no obedece a ningún pasionismo y que ni siquiera en segunda instancia le ayudó a tomar su decisión el hecho de que Ford Motor



Argentina apoye a sus pilotos. Tanto es así que la flamante Comisión Deportiva de Concesionarios General Motors pudo haberle hecho cambiar de opinión, pero Peduzzi continúa pacientemente inclinado sobre el block de su F-100, que confía terminar para fines de año.

"El Chevrolet de 4 bancadas es más fuerte que el Ford de válvulas laterales —explicó a CORSA—. No sólo se desgasta menos sino que cada una de las piezas críticas dura más carreras. Una vez le dije a Oscar Gálvez que sería necesario tener millones de pesos para correr con el Ford viejo... Con ese motor siempre hubieron problemas en las bielas y en el cigüeñal, mientras que nosotros podríamos haber usado las mismas bielas sin peligro durante varias docenas de carreras. Además, el Chevrolet Apache siempre fue más potente que el Ford 59 AB, y eso, en una categoría como el TC, no es una ventaja para despreciar..."

"Lo que tienen los motores de ocho cilindros en V es que son mucho más difíciles de balancear que los de seis en línea, pero comparando la nueva generación de motores prefiero el F-100 al 7 bancadas, porque a pesar que el Chevrolet pesa unos 70 kilogramos menos que el Ford y que tiene menor recorrido de los pistones, el F-100 es un motor más fuerte Por otra parte uno y otro pueden llegar sin dificultad a los 70 HP/litro que es lo que razonablemente se necesita para figurar bien colocado. El Ford no es más barato que el Chevrolet al prepararlo sino al mantenerlo; pero el cigüeñal directamente es irrompible y si bien las bielas pueden presentar algún problema, usando un juego de elementos especiales se termina la complicación. En la distribución, el Ford no ofrece dificultad como el Chevrolet y la suma de todos esos factores es lo que me hizo decidir a cambiar de marca..."

CONFRONTACION TECNICA

Dicen que hacer comparaciones siempre resulta enojoso, es de imaginar entonces que hacer una comparación entre un motor Ford y un Chevrolet (ambos en sus versiones TC) puede llegar a ser casi peligroso si la comparación no tiene como fin sacar algunas conclusiones objetivas que sirvan para ayudar un poco en esta polémica tan clásica para los "tifosi" de la popular categoría de nuestro automovilismo.

CORSA ha entrevistado a los preparadores Bellavigna (Chevrolet) y Manolo Rodríguez (Ford), autores de dos de los coches que podemos tomar sin miedo a equivocarnos, como arquetipos dentro de sus respectivas marcas: el Crevy II de Cupeiro y el F-100 de Casá. Hemos obtenido de ellos algunos datos interesantes de sus "criaturas" que nos han permitido llegar a algunas conclusiones que juzgamos pueden ser útiles.

En primer lugar el Chevrolet Super (7 bancadas) originalmente tiene una cilindrada de 3769 cm³ (diámetro 98,3 mm; carrera 82,55 mm) con una relación de compresión de 7:1 erogando 125 HP a 4000 rpm. Con la "modifica" que permite el reglamento, la cilindrada fue llevada por los Bellavigna a 3850 cm³ lo que constituye un aumento de 2,15 % de su cilindrada original (81 cm³ plus).

El F-100 (cinco bancadas, 8 en "V") trae de fábrica 4785 cm³ de cilindrada (diámetro 95,25 mm y carrera 83,82 mm), tiene una compresión de 7,5:1 y alcanza 160 HP a 4000 rpm. La cilindrada ha tenido que ser reducida por los límites del reglamento a 4000 cm³, vale decir se ha encamisado el motor (camisas secas) reduciéndose 785 cm³ que constituyen un 16,2 % de la cilindrada original.

El aumento de cilindrada de uno y la reducción del otro nos indican en primera aproximación que en el caso del F-100 los problemas del mejor rendimiento volumétrico por mejor llenado, son menores respecto a los de su ponente esto también está ayudado por su mayor diámetro de válvulas de admisión que se eleva a 51 mm (48 mm para el Chevy de Cupeiro) manteniéndose una igualdad en sus válvulas de escape (42 mm).

Los cigüeñales de uno y otro, son originales de fábrica (fundición nodular) pero en el caso del Chevrolet preparado por Bellavigna ha sido tratado por el nuevo proceso de "Tufftriding" —tratameinto termoquímico mediante el cual se logra una transformación de la superficie del acero, que consigue aumentar la resistencia al desgaste (endurecimiento) y mejorar la resistencia a la fatiga. El cigüeñal del F-100 elaborado por Manolo Rodríguez está nitrurado, este proceso le confiere solamente un endurecimiento de superficie pero no mejora la resistencia a la fatiga. No obstante esto los Bellavigna cambian cada tres carreras el cigüeñal, mientras que al F-100 se lo cambian cada seis.

Las bielas del Chevrolet Super, son especiales y fabricadas por la GM en matriz especial (reforzadas), mientras que el F-100 sigue empleando bielas originales de ese modelo, debido al menor monto de las solicitaciones a que este motor está sometido. Del mismo modo la tapa de cilindros del Bellavigna TC, es especialmente fabricada por GM con materiales adecuados, cielo de la cámara de combustión más bajo (mayor compresión) y mayores espesores de paredes para permitir mejores mecanizados interiores, siendo las empleadas por el Ford las del F-600 ó las del Thunderbird o Mercury 1957.

La preparación sufrida por ambos motores ha determinado algunos valores interesantes para analizar, por ejemplo el Chevrolet fue agrandado hasta llegar a dimensiones de cilindros de 100 mm (diámetro) x 82,55 mm (carrera que se ha mantenido invariante), esto nos determina que ese motor tenga una relación carrera/diámetro de 0,82 (supercuadrado) contra un valor más "tranquilo" del F-100 de Casá que tiene 0,92 (diámetro 91 mm y carrera 83,82 mm).

La velocidad media lineal de los pistones del seis en línea se eleva al régimen máximo acusado por Bellavigna de 6000 rpm, a 16,5 m/seg contra 15,5 m/seg que a 5600 rpm haría el F-100. Estos dos valores nos parecerían indicar, aún por mantenerse dentro de valoras muy aceptables, que el Chevrolet esta mas comprometido desde el punto de vista de su seguridad funcional que el V-8 preparado por Manolo Rodríguez.

Esto está apoyado también por otros hechos como el incremento de potencia al que están ligados de una u otra manera el índice de compresión, la presión media efectiva, etc. El Chevrolet ha pasado de 125 a 280 HP, es decir ha sufrido un aumento de potencia de 155 HP que hacen un incremento de nada menos que 124 % respecto de la potencia original. La compresión fue llevada para esto a 11,5:1 (aumentó 4,4:1) y la presión media efectiva subió a unos 11 kg/cm²; todo esto hace, entre otras cositas, irse a la velocidad de rotación máxima, a un aumento de 50 % respecto de las tranquilas 4000 rpm originales.

El F-100 de Casá en cambio sólo presenta un aumento de HP de 43,7 % (70 HP suplementarios) con un humildísimo aumento de compresión de 0,5:1 es decir se va a 8:1. Esto arroja una presión media efectiva de unos 8 kg/cm², cifras que se mantienen dentro de un marco de notable "respiro" para el funcionamiento de las 5600 rpm (40 % plus respecto de las rpm originales.

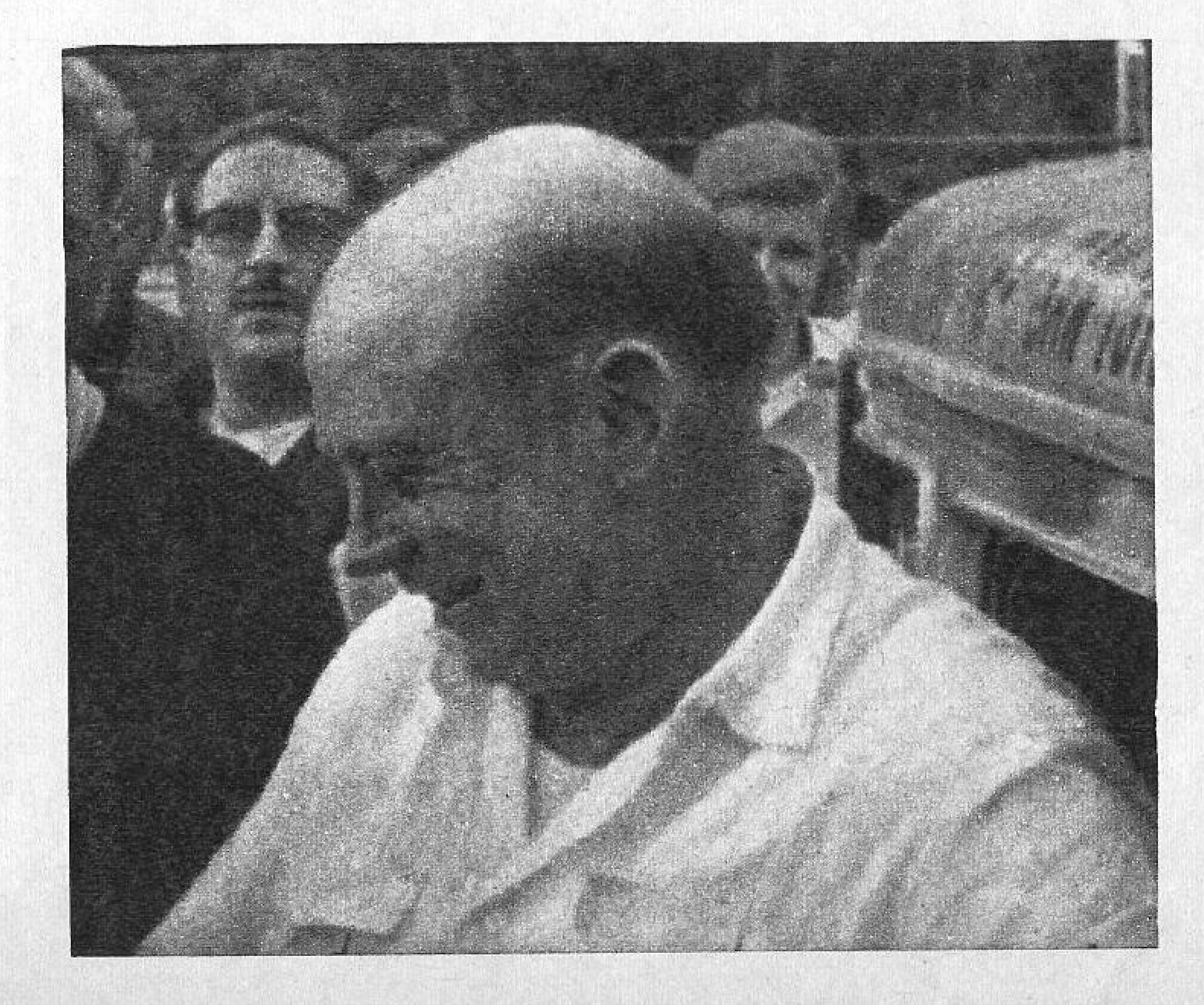
En árboles de leva los Bellavigna han preferido uno "made in Argentina" hecho por Montal mientras que Manolo Rodríguez se inclinó por un probado Iskenderian, yendo ambos preparadores a pistones nacionales de cabeza plana procedencia Syncum y Yucatán, respectivamente. En lo referente a conjinetes han optado por la experiencia extranjera en el campo competitivo: Vandervell.

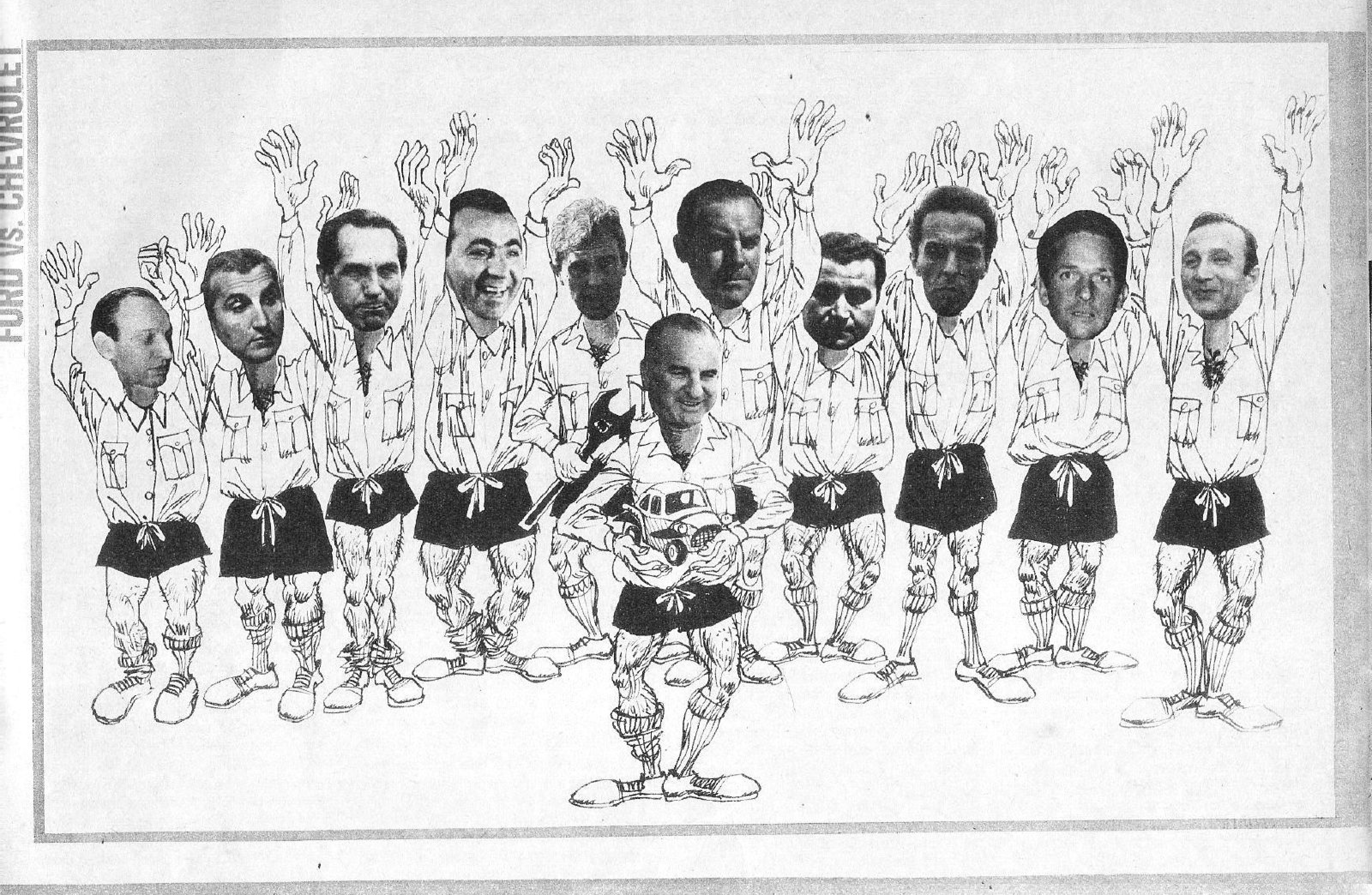
La carburación del Chevrolet Super está asegurada por 3 Weber duales de 48 mm de garganta de tiro vetrical lo que unido a su mejor diagramación de conductos de admisión nos permiten entrever una ventaja decisiva en el llenado respecto del F-100 de Casá, que por ahora tiene una batería de tres carburadores Ford. En ambos casos la alimentación de carburante está a cargo de un par de bombas eléctricas que llevan la nafta 130 (Chevy) y 100-130 (F-100) a su destino.

En lo referente a lubricación y refrigeración ambos motores van parejos sin problemas: cárter seco y radiador (aceite SAE 40 y SAE 30, respectivamente) y radiador con depósito suplementario para caso de pérdidas.

La gran potencia y torque del Chevrolet de Cupeiro es transmitida a una caja Corvette (para circuitos) o a una Mercedez Benz (ruta) por intermedio de un embrague de discos múltiples (acero y aluminio). El Ford F-100 elaborado por Rodríguez conserva sencillamente el monodisco seco original lo mismo que su diferencial de pick-up F-100. El puente trasero del Chevy II tiene en cambio un hermoso diferencial autoblocante de Chevrolet mod. 1955, pero esto es ya harina de otro costal, ya que no corresponde a nuestro análisis.

En resumen, todo parece refirmar lo visto en el autódromo y rutas. El Chevrolet entrega más "polenta" que su oponente, pero éste contrapone su más desahogado andar que se traduce en mayor confiabilidad. Tal vez este planteo objetivo que presentamos, mañana se vea desvirtuado por alguna panacea para el seis en línea... Las carreras lo dirán.





FORD vs. CHEVROLET EN LA ESTADISTICA

PRIMERA EPOCA; FORMULA LIBRE

Año	Carreras	Ganadas	Mayor ganador Chevrolet	Mayor ganador Ford	Campeón	Subcampeón	Ganador Gran Premio	Etapas	Ganadas
39	Ford	1-0		Orsi	Lo Valvo, Angel	Gálvez, Oscar	Lo Valvo y O. Gálvez (2)	Ford	13-6
40	Ford	1-0		Fernandino	Fangio, Juan Manuel	Musso, Daniel	Fangio	Ford	7-6
41	Chevrolet	3-0	Marcilla (2)		Fangio, Juan Manuel	Gálvez, Juan			
42	Chevrolet	1-0	Fangio						
47	Chevrolet	2-0	Fangio y J. Cordonnier		Gálvez, Oscar	Marcilla, Eusebio	Oscar Gálvez	Ford	3-2
48	Empate	3-3	Fangio, Sokol y Marcilla	Oscar Gálvez (2)	Gálvez, Oscar	Marcilla, Eusebio	O. Gálvez y D. Marimón	Ford	16-3
49	Ford	7-2	Marcilla y Marimón	Juan Gálvez (4)	Gálvez, Juan	Gálvez, Oscar		Ford	9-3
50	Ford	8-6	Ciani y Marcilla (2)	Juan Gálvez (2)	Gálvez, Juan	Ciani, Marcos	Juan Gálvez	Ford	4-1
51	Ford	11-6	Descotte (4)	Juan Gálvez (3)	Gálvez, Juan	Ciani, Marcos	Juan Gálvez	Ford	6-3
52	Ford	11-8	Marcilla (3)	Juan Gálvez (5)	Gálvez, Juan	Marcilla, Eusebio	Hernández	Ford	3-0
53	Ford	13-2	Guevara y F. Peduzzi	Juan Gálvez (4)	Gálvez, Oscar	Gálvez, Juan	Emiliozzi	Ford	2-0
54	Ford	10-0		Juan Gálvez (3)	Gálvez, Oscar	Gálvez, Juan	Oscar Gálvez	Ford	5-0
55	Ford	8-1	Ciani	Juan Gálvez (4)	Gálvez, Juan	Garavaglia, Juan			
Tot.	Ford	71-30	Marcilla (9)	Juan Gálvez (26)	Gálvez, Juan (5)	Marcilla y J. Gálvez (3)	Oscar Gálvez (5)	Ford	68-24

SEGUNDA EPOCA; FORMULA B

Año	Carreras	Ganadas	Mayor ganador Chevrolet	Mayor ganador Ford	Campeón	Subcampeón	Ganador Gran Premio	Etapas	Ganadas
56	Ford	4-1	Ciani	Oscar Gálvez (2)	Gálvez, Juan	Gálvez, Oscar	Juan Gálvez	Ford	5-4
57	Ford	9-1	Félix Peduzzi	Juan Gálvez (6)	Gálvez, Juan	Gálvez, Oscar	Ciani	Ford	6-2
58	Ford	11-2	Ciani (2)	Juan y O. Gálvez (3)	Gálvez, Juan	Gálvez, Oscar	Juan Gálvez	Ford	7-0
59	Ford	12-1	Ciani	Logulo y Emiliozzi (3)	de Alzaga, Rodolfo	Gálvez, Juan	de Alzaga	Ford	3-2
60	Ford	16-2	Ciani y N. Marincovich	Juan Gálvez (8)	Gálvez, Juan	Gálvez, Oscar	Oscar Gálvez	Ford	4-2
61	Ford	14-4	Ríos (2)	Cabalén y Emiliozzi (3)	Gálvez, Oscar	Cabalén, Oscar	Oscar Gálvez	Ford	6-0
62	Ford	15-6	Ríos (4)	Emiliozzi (5)	Emiliozzi, Dante	Ríos, Armando	Félix Peduzzi	Ford	3-2
63	Ford	13-5	Bordeu y Pairetti (2)	Emiliozzi (10)	Emiliozzi, Dante	Pairetti, Carlos	Pairetti	Ford	3-2
64	Chevrolet	12-10	Bordeu (4)	Emiliozzi (10)	Emiliozzi, Dante	Bordeu, Juan M.	Bordeu	Ford	3-1
Tot.	Ford	104-34	Bordeu, Ríos y Ciani (6)	Emiliozzi (32)	Gálvez, Juan (4)	Gálvez, Oscar (4)	Juan y Oscar Gálvez (2)	Ford	40-15

■ Los fordistas también tienen su mística. Emiliozzi es el capitán. Rienzi, Cabalén, Menditeguy, Galbato, Casá, Alzaga, López Oribe, Viale del Carril, Johnny Perkins y Estéfano se ponen alcohol en el pecho antes de cada presentación. Oscar Gálvez dispondría al equipo en la cancha con una formación en V. También está haciendo tratativas para obtener el pase de Carlos Marincovich como refuerzo a su equipo.

¿Solución para Lorenzo en Londres? Podría ser. Loeffel, Marincovich, Cupeiro, Mainatti, Calamante y Roux integran una defensa invulnerable con su cerrojo marca Chevrolet. La delantera está integrada por Pairetti, Manzano, Bordeu, Ricardo Peduzzi y Ríos. Algunos chimentos circulantes aseguran que José Froilán González, asesor técnico del equipo, dispondría que la formación en la cancha fuera la 7-4 bancadas. ■

Y ESTO PASO EN 1965

De acuerdo a un puntape establecido, el de la Deportiva, a la clasificación del mejor automóvil clasificado con cierto modelo de motor hemos logrado el siguiente balance para las 33 competencias por el campeonato que se desarrollaron durante el año. Debemos tener en cuenta que Emiliozzi, Casá, Rienzi y otros fordistas salieron a competir con los F-100 a partir de la vigésima carrera.

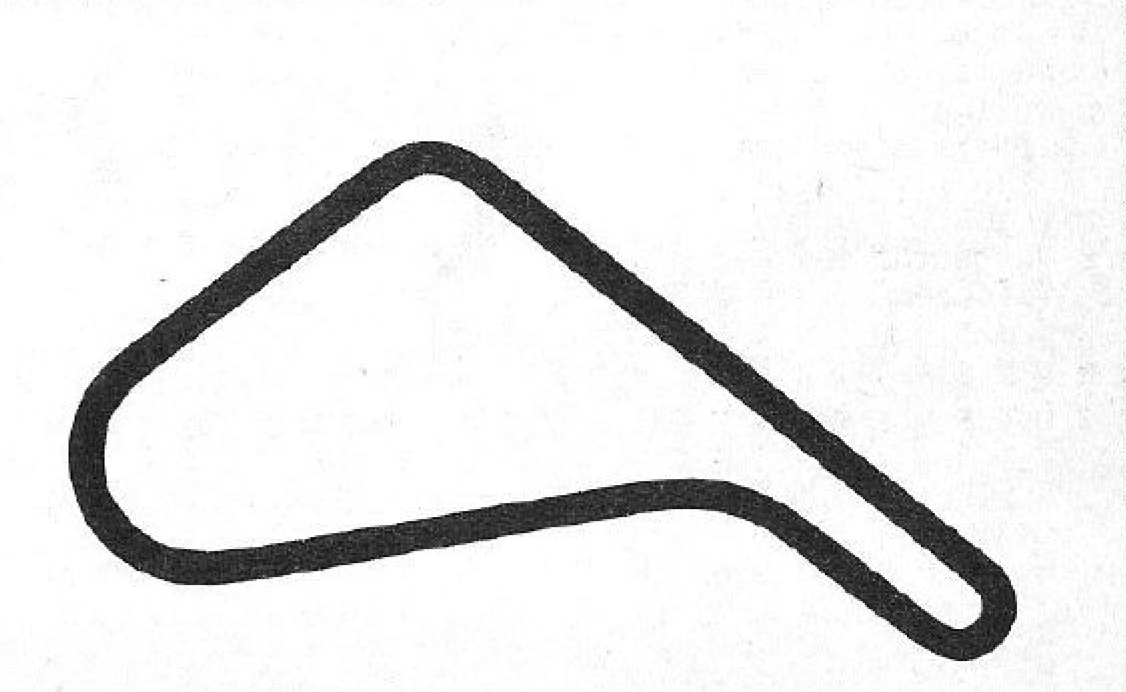
1º Chevrolet Super ..	151	15 vic.	(Cupeiro 9 y Loeffel 6)
2º Ford 59 AB	138	4 vic.	(Emiliozzi 3 y Casá)
3º Chevrolet Apache	137	4 vic.	(Pairetti, Cordonnier, Roux y Rabbione)
4º Ford F-100	102	7 vic.	(Rienzi 4, Casá 2 y Emiliozzi)
5º Valiant Slant-Six ..	57	2 vic.	(Ciani y Gimeno)
6º Ford Falcon	31,5	1 vic.	
7º Volvo	21	1 vic.	(Pairetti)
8º Renault Gordini ..	0,5		

CARRERAS GANADAS

FORD		*CHEVROLET*	
1) Gálvez, Juan	52	1) Ciani	13
2) Emiliozzi	42	2) Cupeiro	11
3) Gálvez, Oscar	31	3) Marcilla	9
4) Loguio	8	4) Bordeu	8
5) Casá	6	5) Loeffel	8
6) de Alzaga	6	6) Pairetti	7
7) Devoto	5	7) Ríos	6
8) Menditeguy	5	8) Descotte	6
9) Navone	4	9) Fangio	4
10) Rienzi	4	10) Di Palma	3
11) Saigós	4	11) Peduzzi	3

VIº PREMIO TURISMO CARRETERA

Planillaje y desarrollo gráfico de las pruebas del Sábado y Domingo en el autódromo



CLASIFICACION DEL SABADO 9

Primera Serie - 31,395 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	1	Cupeiro, Jorge	Chevy II - Super	13m 44s 6	10
2º	13	Viale, Atilio	Ford Falcon	13m 53s 8	10
3º	10	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	14m 01s 1	10
4º	36	Facchini, Pablo	Ford F-100	14m 02s 4	10
5º	4	de Alzaga, Rodolfo	Ford Falcon F-100 I.	14m 01s 1	10
6º	82	Menditeguy, Carlos A.	Ford Falcon	14m 14s	10
7º	54	Pozuetta, Héctor	Ford 59 AB	14m 35s 1	10
8º	83	Ríos, Armando J.	Chevrolet Super	14m 48s 4	10
9º	70	Formisano, Vicente	Valiant II	15m 04s 1	10
10º	53	Gaitero, Rafael	Ford 59 AB	14m 12s 5	9
11º	31	Conejero, Vicente	Chevrolet Apache	14m 22s 5	9
12º	65	Speranza, Rodolfo	Ford 59 AB	4m 01s 4	2
13º	12	Roux, Rubén	Chevrolet Super	1m 38s 8	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,998 km/h.

RECORD DE VUELTA: Jorge Cupeiro en la cuarta a un promedio de 144,998 km/h al emplear 1m 18s.

Segunda Serie - 31,395 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	14	Estéfano, Nasif M.	Ford Falcon F-100	13m 44s	10
2º	9	Di Palma, Luis R.	Chevrolet - Valiant	13m 49s 4	10
3º	38	Domínguez, Ricardo	Chevrolet Super	14m 15s 5	10
4º	5	Gimeno, Hugo A.	De Soto - Valiant	14m 37s 5	10
5º	16	"Sandokán II"	Chevrolet Apache	14m 41s 5	10
6º	42	Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	14m 47s 6	10
7º	32	Pascuali, Norberto	Chevrolet Apache	14m 55s 8	10
8º	76	Pourciel, Ulises (h)	Ford 59 AB	13m 56s 8	9
9º	55	Pauloni, Norberto	Chevrolet Apache	14m 06s 5	9
10º	68	Di Pietro, Félix	Ford 59 AB	14m 40s 3	9
11º	40	Sanese, Jorge	Ford 59 AB	14m 48s 1	9
12º	46	Leguizamón, Armando	Chevrolet Apache	15m 04s	9
13º	60	Castagnola, Carlos	Ford F-100	13m 48s 1	7
14º	79	Ares, Néstor	Ford 59 AB	6m 51s 2	4
15º	41	Villa, Jaime	Ford 59 AB	3m 13s 9	2
16º	64	Cecchi, José	Chevrolet Apache	1m 57s 4	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 137,164 km/h.

RECORD DE VUELTA: Nasif Estéfano en la cuarta a un promedio de 141,103 km/h en 1m 20s 1.

Tercera Serie - 31,395 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	7	Bordeu, Juan M.	Chevrolet Super	14m 22s 3	10
2º	24	Gamalero, Remo	Ford 59 AB	14m 42s 7	10
3º	19	Mantinián, Manuel	Chevrolet Apache	14m 43s 7	10
4º	29	Salto, Carlos L.	Ford 59 AB	15m 15s 9	10
5º	56	Urruti, Federico	Volvo Amazón 122 S.	15m 21s 5	10
6º	8	Galbato, Carmelo	Ford F-100	15m 26s 7	10
7º	59	Cortti, Osvaldo	Chevrolet Apache	15m 51s 5	10
8º	35	Boretto, Emilio	Ford 59 AB	15m 51s 9	10
9º	33	Larriestra, Bautista	Ford Falcon	14m 31s 2	9
10º	11	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	14m 42s 7	9
11º	25	Rossetto, Plinio	Ford 59 AB	15m 40s 3	9
12º	73	Martinero, Carlos	Ford 59 AB	14m 09s 2	7
13º	43	Boscher, Sergio	Chevrolet Apache	9m 14s 8	6
14º	50	Pourciel, Enrique	Ford 59 AB	10m 22s 2	6
15º	2	Rienzi, Angel T.	Ford F-100	9m 07s 8	5
16º	27	Perrota, Joaquín	Chevrolet Apache	6m 41s 5	2
17º	78	García Amezqueta, M.	Ford 59 AB	3m 37s 1	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 131,118 km/h.

RECORD DE VUELTA: Juan Manuel Bordeu en 1m 21s 9 a un promedio de 138,002 km/h en la cuarta.

INSCRIPTOS QUE NO LARGARON: 3, Oscar Cordonnier; 6, César Horacio Malnatti; 15, Héctor Rey; 17, Juan Luluaga; 18, Humberto Dana; 20, Juan Carlos Perkins; 21, Gerardo Gritti; 22, Nello Marsili; 23, Vicente Galluzzo; 26, Nicolás Nagel; 28, Nicolás Bonifacio; 30, Adrián Villegas; 34, Ricardo De Paoli; 37, Julio Devoto; 39, Juan Rubén Machado; 44, Santiago Julio González; 45, "Furia-Carranza"; 47, Adriano Rinaldi; 48, Reynaldo Cabrera; 49, Roberto García; 51, Milquíades Bengoechea; 52, Joaquín Ciazada; 57, "Atalaya"; 58, Ernesto Etchevarne; 61, Mario Silvani; 62, Vicente Spano; 63, Domingo López Oribe; 66, Fabián Di Pardo; 67, Carlos Schenone; 69, Nobel Biglieri; 71, Alberto Mazucchini; 72, Ricardo Peduzzi; 74, "Bamse"; 75, Alberto Sarno; 77, Alberto Gómez Simoes; 80, José Moscoso; 81, Antonio Blanco.

Final - 62,791 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	7	Bordeu, Juan M.	Chevrolet Super	27m 39s 4	20
2º	13	Viale, Atilio	Ford Falcon	27m 44s 2	20
3º	36	Facchini, Pablo	Ford F-100	27m 46s 4	20
4º	10	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	28m 22s 2	20
5º	5	Gimeno, Hugo A.	De Soto - Valiant	28m 56s 6	20
6º	4	de Alzaga, Rodolfo	Ford Falcon F-100 I.	29m 11s 3	20
7º	24	Gamalero, Remo	Ford 59 AB	27m 57s 5	19
8º	16	"Sandokán II"	Chevrolet Apache	28m 02s 5	19
9º	19	Mantinián, Manuel	Chevrolet Apache	28m 02s 9	19
10º	8	Galbato, Carmelo	Ford F-100	28m 12s 5	19
11º	54	Pozuetta, Héctor	Ford 59 AB	28m 15s 3	19
12º	29	Salto, Carlos L.	Ford 59 AB	28m 34s 1	19
13º	38	Domínguez, Ricardo	Chevrolet Super	28m 40s 9	19
14º	83	Ríos, Armando J.	Chevrolet Super	28m 56s 8	19
15º	56	Urruti, Federico	Volvo Amazón 122 S.	29m 07s 2	19
16º	32	Pascuali, Norberto	Chevrolet Apache	27m 42s 7	18
17º	59	Cortti, Osvaldo	Chevrolet Apache	29m 07s 4	18
18º	9	Di Palma, Luis R.	Chevrolet - Valiant	23m 28s 7	17
19º	82	Menditeguy, Carlos A.	Ford F-100	24m 34s 4	15
20º	14	Estéfano, Nasif M.	Ford Falcon F-100	17m 48s 7	13
21º	76	Pourciel, Ulises (h)	Ford 59 AB	22m 02s 1	12
22º	35	Boretto, Emilio	Ford 59 AB	14m 04s 2	9
23º	1	Cupeiro, Jorge	Chevy II - Super	10m 58s 4	8
24º	42	Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	1m 48s 7	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,337 km/h.

RECORD DE VUELTA: Jorge Cupeiro en la quinta; con 1m 18s a 144,902 km/h.

CLASIFICACION DEL DOMINGO 10

Primera Serie - 31,395 km.

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	1	Cupeiro, Jorge	Chevy II - Super	13m 26s 5	10
2º	12	Roux, Rubén	Chevrolet Super	13m 32s	10
3º	36	Facchini, Pablo	Ford F-100	14m 18s 4	10
4º	54	Pozuetta, Héctor	Ford 59 AB	14m 37s 3	10
5º	60	Castagnola, Carlos	Ford F-100	14m 39s 3	10
6º	32	Pascuali, Norberto	Chevrolet Apache	14m 40s	10
7º	27	Perrotta, Joaquín	Chevrolet Apache	14m 05s 8	10
8º	41	Villa, Jaime	Ford 59 AB	14m 51s 3	10
9º	11	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	13m 55s 6	9
10º	59	Cortti, Osvaldo	Chevrolet Apache	14m 35s 9	9
11º	73	Martinero, Carlos	Ford 59 AB	14m 23s 5	9
12º	56	Urruti Federico	Volvo Amazón 122 S.	7m 11s 9	4

PROMEDIO DEL GANADOR: 140,228 km/h.

RECORD DE VUELTA: Jorge Cupeiro en la segunda: 1m 19s a 143,068 km/h.

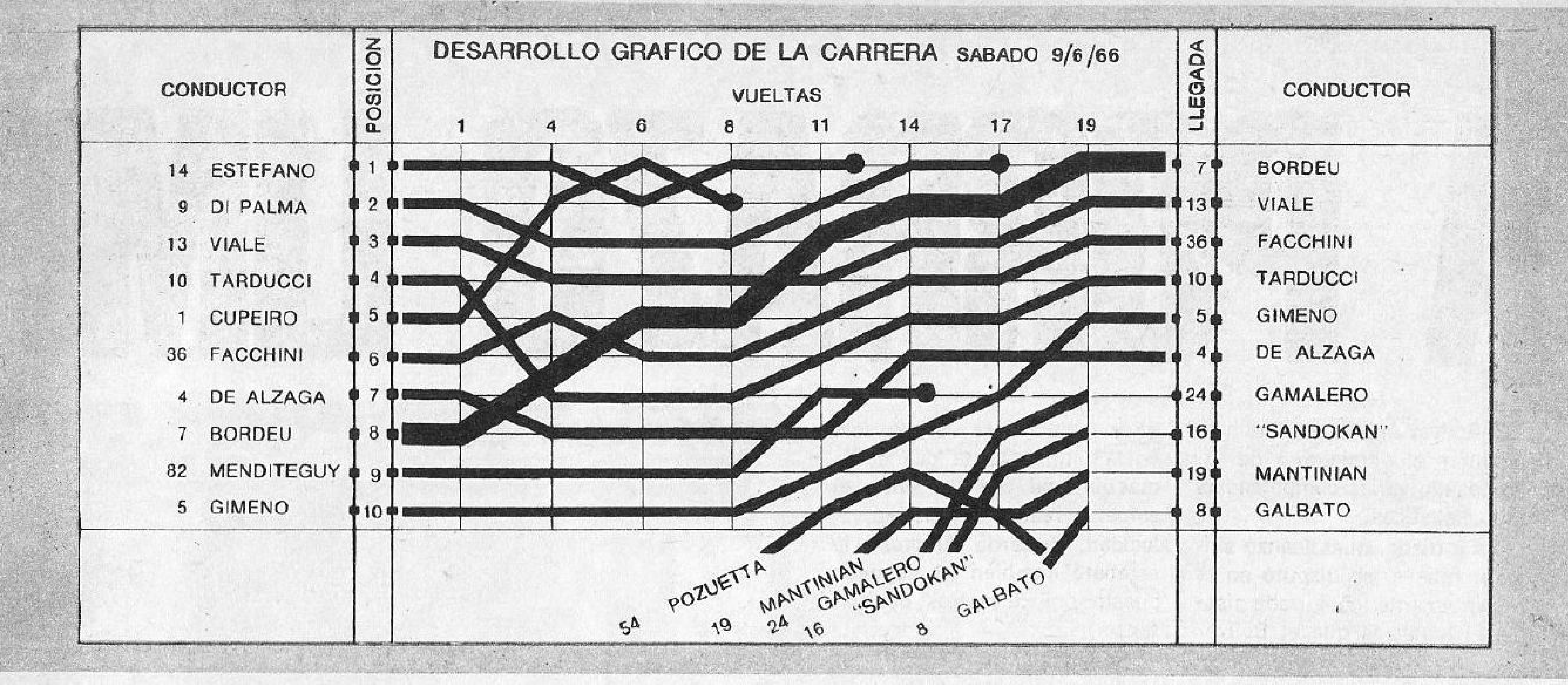
Segunda Serie - 31,395 km.

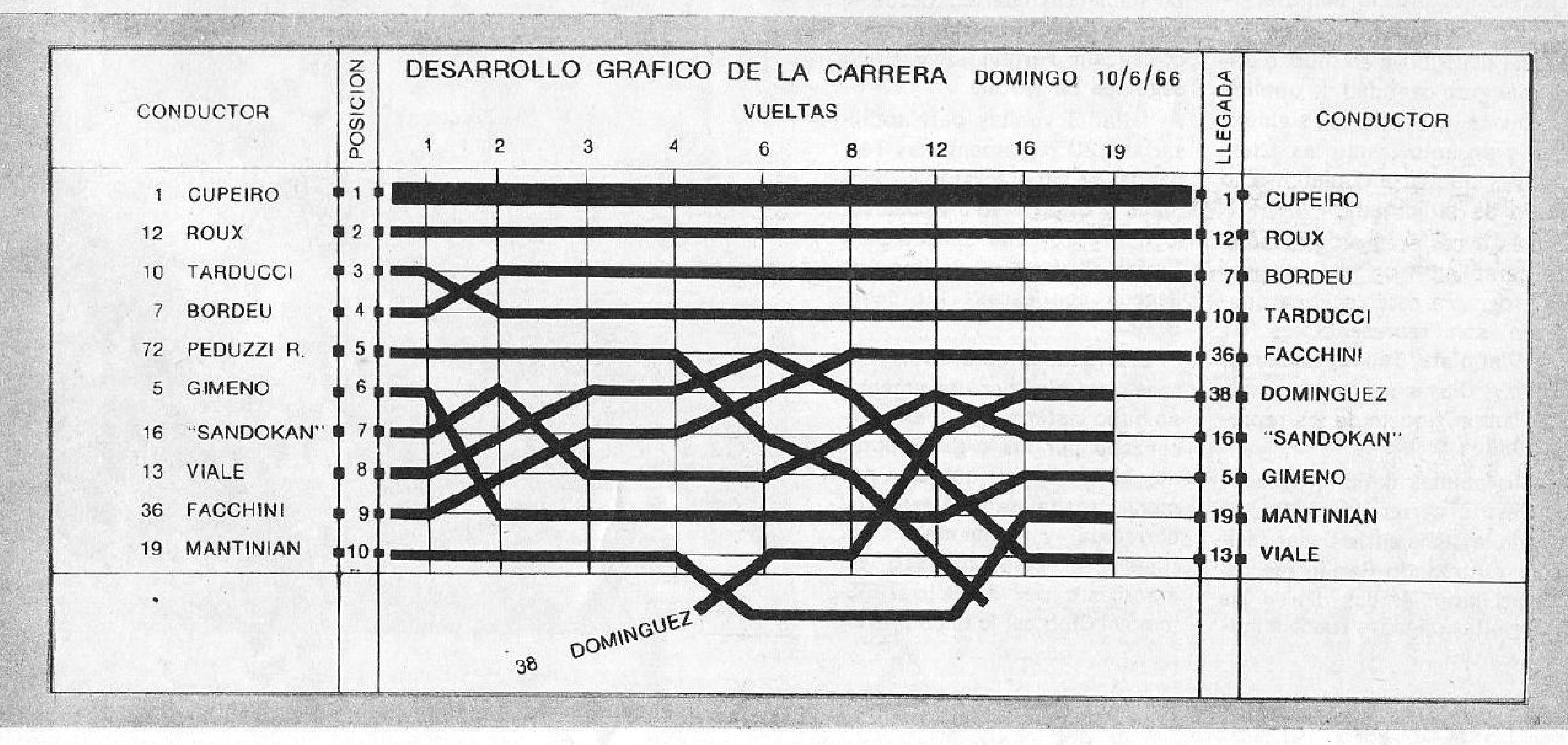
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	10	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	14m 06s 7	10
2º	7	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	14m 18s 3	10
3º	5	Gimeno, Hugo A.	De Soto - Valiant	14m 23s 8	10
4º	14	Estéfano, Nasif M.	Ford Falcon F-100	14m 24s 1	10
5º	24	Gamalero, Remo	Ford 59 AB	15m 02s 2	10
6º	52	Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	15m 26s 7	10
7º	43	Boscher, Sergio	Chevrolet Apache	15m 37s 7	10
8º	46	Leguizamón, Armando	Chevrolet Apache	14m 31s 7	9
9º	31	Conejero, Vicente	Chevrolet Apache	14m 34s 9	9
10º	68	Di Pietro, Félix	Ford 59 AB	15m 39s 6	9
11º	65	Speranza, Rodolfo	Ford 59 AB	14m 44s 8	8
12º	53	Gaitero, Rafael	Ford 59 AB	5m 57s 6	3
13º	25	Rosetto, Plinio A.	Ford 59 AB	3m 43s 2	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 133,440 km/h.

RECORD DE VUELTA: Nasif Moisés Estéfano y Mario Tarducci, ambos en la tercera, con 1m 22s 4 a un promedio de 137,164 km/h.

NOTA: Todo el planillaje fue realizado con la colaboración de Luis García del Soto, Roberto Bó, Darío Rinaldi y Carlos Alfonso, integrantes del equipo "Emoción en las Rutas".





Tercera Serie - 31.395 km.

1º	13	Viale, Atilio	Ford Falcon	14m 07s 8	10
2º	72	Peduzzi, Ricardo	Chevrolet Apache I.	14m 11s 6	10
3º	16	"Sandokán II"	Chevrolet Apache	14m 27s 5	10
4º	29	Salto, Carlos L.	Ford 59 AB	14m 39s 7	10
5º	8	Galbato, Carmelo	Ford F-100	14m 46s 8	10
6º	19	Mantinián, Manuel	Chevrolet Apache	14m 48s 7	10
7º	38	Domínguez, Ricardo	Chevrolet Super	14m 59s 6	10
8º	40	Sanese, Jorge	Ford 59 AB	15m 27s 1	10
9º	76	Pourciel, Ulises (h)	Ford 59 AB	15m 37s 3	10
10º	55	Pauloni, Norberto	Chevrolet Apache	16m 17s 7	10
11º	33	Larriestra, Bautista	Ford Falcon	8m 10s 5	5

PROMEDIO DEL GANADOR: 137,530 km/h.

RECORD DE VUELTA: Ricardo Peduzzi en la segunda: 1m 22s a un promedio de 137,833 km/h.

Final - 62,791 km.

1º	1	Cupeiro, Jorge	Chevy II - Super	27m 07s 2	20
2º	12	Roux, Rubén	Chevrolet Super	27m 18s 2	20
3º	7	Bordeu, Juan M.	Chevrolet Super	27m 30s 2	20
4º	10	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	27m 58s 6	20
5º	36	Facchini, Pablo	Ford F-100	28m 00s 3	20
6º	38	Domínguez, Ricardo	Chevrolet Super	27m 11s 3	19
7º	16	"Sandokán II"	Chevrolet Apache	27m12s 7	19
8º	5	Gimeno, Hugo A.	De Soto - Valiant	27m 29s 5	19
9º	19	Mantinián, Manuel	Chevrolet Apache	27m 40s 3	19
10º	13	Viale, Atilio	Ford Falcon	27m 44s 1	19
11º	72	Peduzzi, Ricardo	Chevrolet Apache	27m 47s 6	19
12º	54	Pozuetta, Héctor	Ford 59 AB	27m 48s 7	19
13º	24	Gamalero, Remo	Ford 59 AB	27m 54s 6	19
14º	8	Galbato, Carmelo	Ford F-100	28m 05s 6	19
15º	41	Villa, Jaime	Ford 59 AB	28m 08s 1	19
16º	7	Perrota, Joaquín	Chevrolet Apache	28m 18s 1	19
17º	29	Salto, Carlos	Ford F-100	28m 30s 5	19
18º	42	Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	27m 39s 9	18
19º	32	Pascuali, Norberto	Chevrolet Apache	18m 01s 2	12
20º	43	Boscher, Sergio	Chevrolet Apache	20m 35s 4	11
21º	60	Castagnola, Carlos	Ford F-100	14m 34s 8	9
22º	46	Leguizamón, Armando	Chevrolet Apache	13m 57s 1	8
23º	40	Sanese, Jorge	Ford 59 AB	9m 34s 8	6
24º	14	Estéfano, Nasi fM.	Ford Falcon F-100	5m 54s 9	3

PROMEDIO DEL GANADOR: 138,849 km/h.

RECORD DE VUELTA: Jorge Cupeiro en la segunda a un promedio de 143,431 km/h. al emplear 1m 18s 8.

RESULTADO FINAL

VII CAMPEONATO A.C.T.C. 9-10/VII/66

1º	Bordeu, Juan M.	123
2º	Cupeiro, Jorge	121
3º	Viale, Atilio	73,60
4º	Tarducci, Mario	60
5º	Roux, Rubén	52
6º	Facchini, Pablo	46
7º	Estéfano, Nasif M.	29
8º	Gimeno, Hugo	24
9º	Gamalero, Remo	19
10º	Marincovich, Carlos	16
11º	Peduzzi, Ricardo	15,40
12º	Domínguez, Ricardo	15
13º	Di Palma, Luis R.	13
14º	Mantinián, Manuel	12
15º	Salto, Carlos L.	10,20
16º	de Alzaga, Rodolfo	9
17º	Pozuetta, Héctor	6,60
18º	Galbato, Carmelo	5,50
19º	Zaremba, Dionisio	4
20º	Urrutti, Federico	3
20º	Pacuali, Norberto	3
20º	Castagnola, Carlos	3
23º	Menditeguy, Carlos A.	2
24º	Corti, Osvaldo	1
24º	Perrotta, Joaquín	1
24º	Boscher, Sergio	1
27º	Ríos, Armando J.	0,50
27º	Pourcel, Ulises (h)	0,50
27º	Boretto, Emilio	0,50
27º	Villa, Jaime	0,50
27º	Sanesse, Jorge	0,50
27º	Leguizamón, Armando	0,50

NOTA: Los puntos se adjudicaron así: En las series: al primero 21, segundo 13, tercero 8, cuarto 5, quinto 3, sexto 2, séptimo 1, octavo 0,50.
En la final: al primero 63, segundo 39, tercero 24, cuarto 15, quinto 9, sexto 6, séptimo 3, octavo 2, noveno 1, décimo 0,60, undécimo 0,40, duodécimo 0,20.
Record de vuelta en las series: 2 puntos. En la final: 6.

A PORRAZO LIMPIO

El Bolívar Automóvil Club hizo disputar el domingo 3 de julio pasado varias competencias motociclísticas.

La jornada, que alcanzó singular relieve, se disputó en la recientemente inaugurada pista de 410 metros que el Bolívar Automóvil Club posee en la localidad del mismo nombre.

Una esplendorosa tarde invernal contribuyó en mucho para que gran cantidad de público bordeara la pista y siguiera con gran entusiasmo las alternativas que se produjeron a lo largo de la jornada.

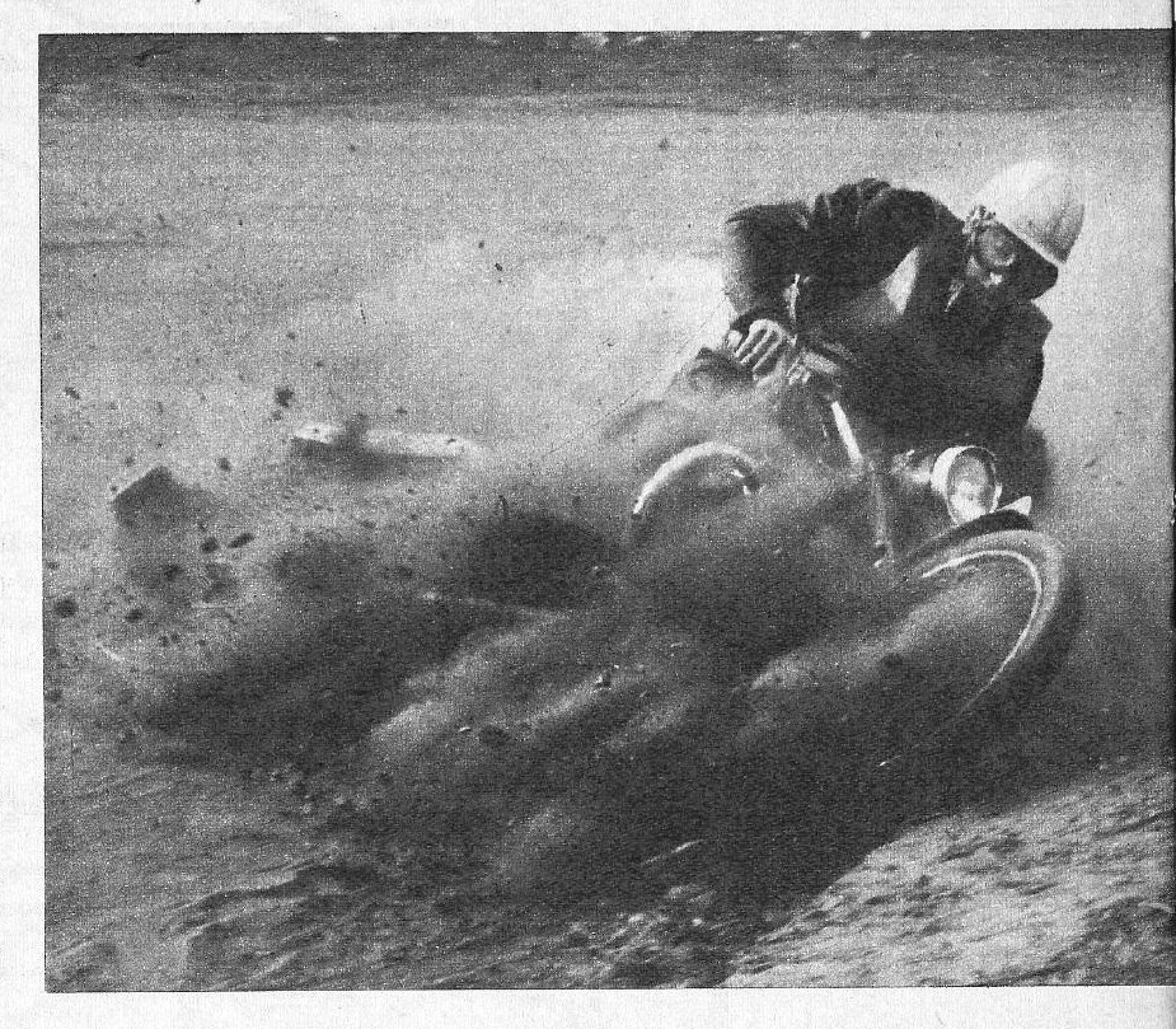
Las 4 carreras programadas se cumplieron de acuerdo con el programa establecido y contaron con representantes de Mar del plata, Tandil, Balcarse, Chillar, Olavarría, Henderson y La Pampa, aparte de los representantes locales.

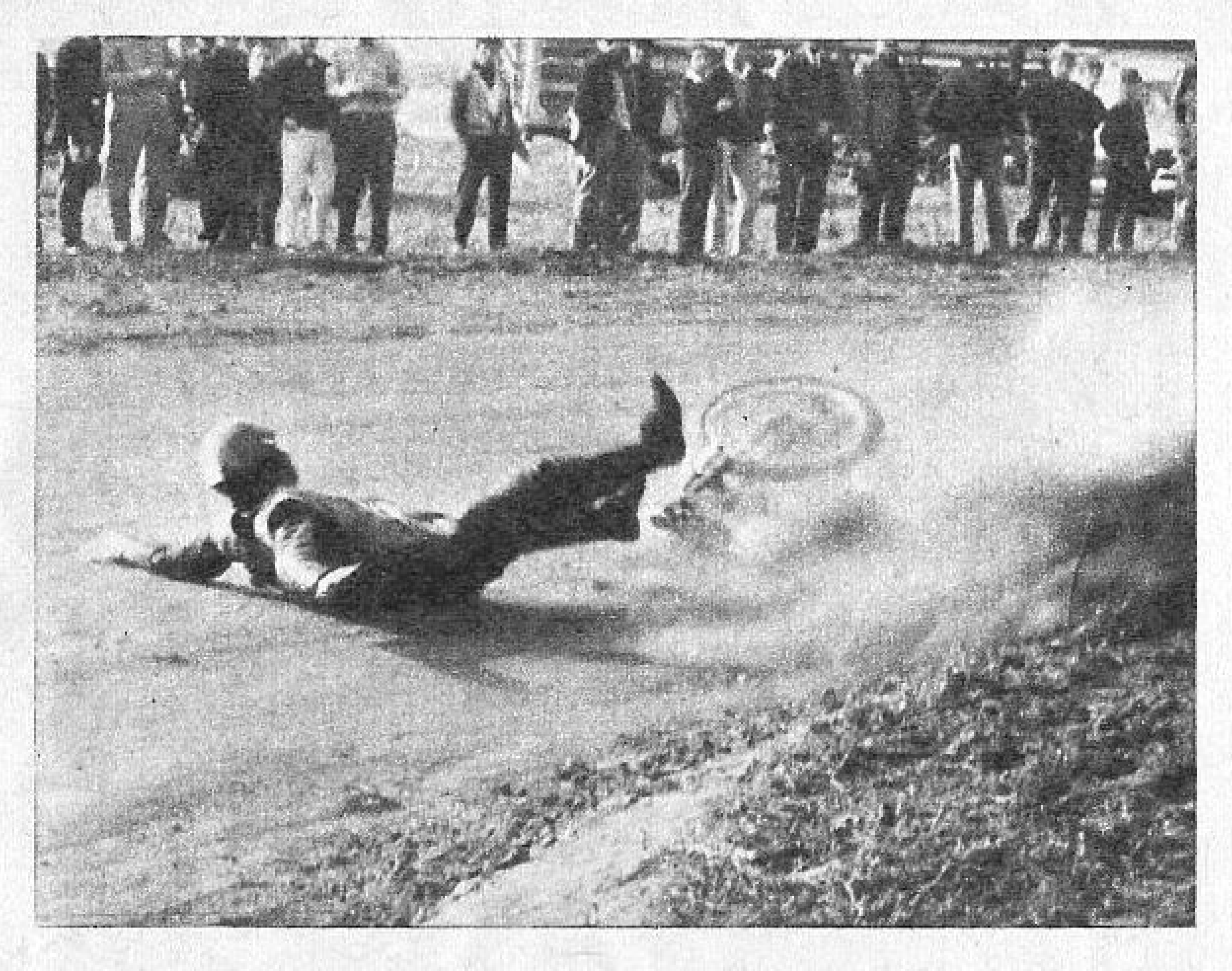
Las palmas de la jornada se la llevó a carrera de 100 cm³ donde la lucha entre Oscar Africoni y Armando Garillo fue extraordinaria. Ambos dieron las 20 vueltas pegados rueda a rueda y la lucha se definió sólo en la última vuelta cuando la máquina de Garrillo sintió el esfuerzo realizado y perdió velocidad. Eduardo Amorosa le arrebató también el segundo puesto por 5 metros de distancia.

En la categoría 175 cm³ hubo lucha sin cuartel: desde el vamos disputaron la primera colocación Fernández y Brión seguidos de Jarque.

Al faltar 3 vueltas para totalizar las 20 reglamentarias Fernández se vió precisado a abandonar y Brión perdió velocidad, lo que aprovechó Jarque para "colarse" y cruzar la línea de llegada con escasa luz sobre Brión.

Las rodadas estuvieron a la orden del día, pero felizmente, no hubo lastimados. El éxito alcanzado por los organizadores nos hacen pensar que ésta primera jornada, se verá repetida, corregida y aumentada por cuanto el celo puesto de manifiesto por el Bolívar Automóvil Club así lo hace prever.



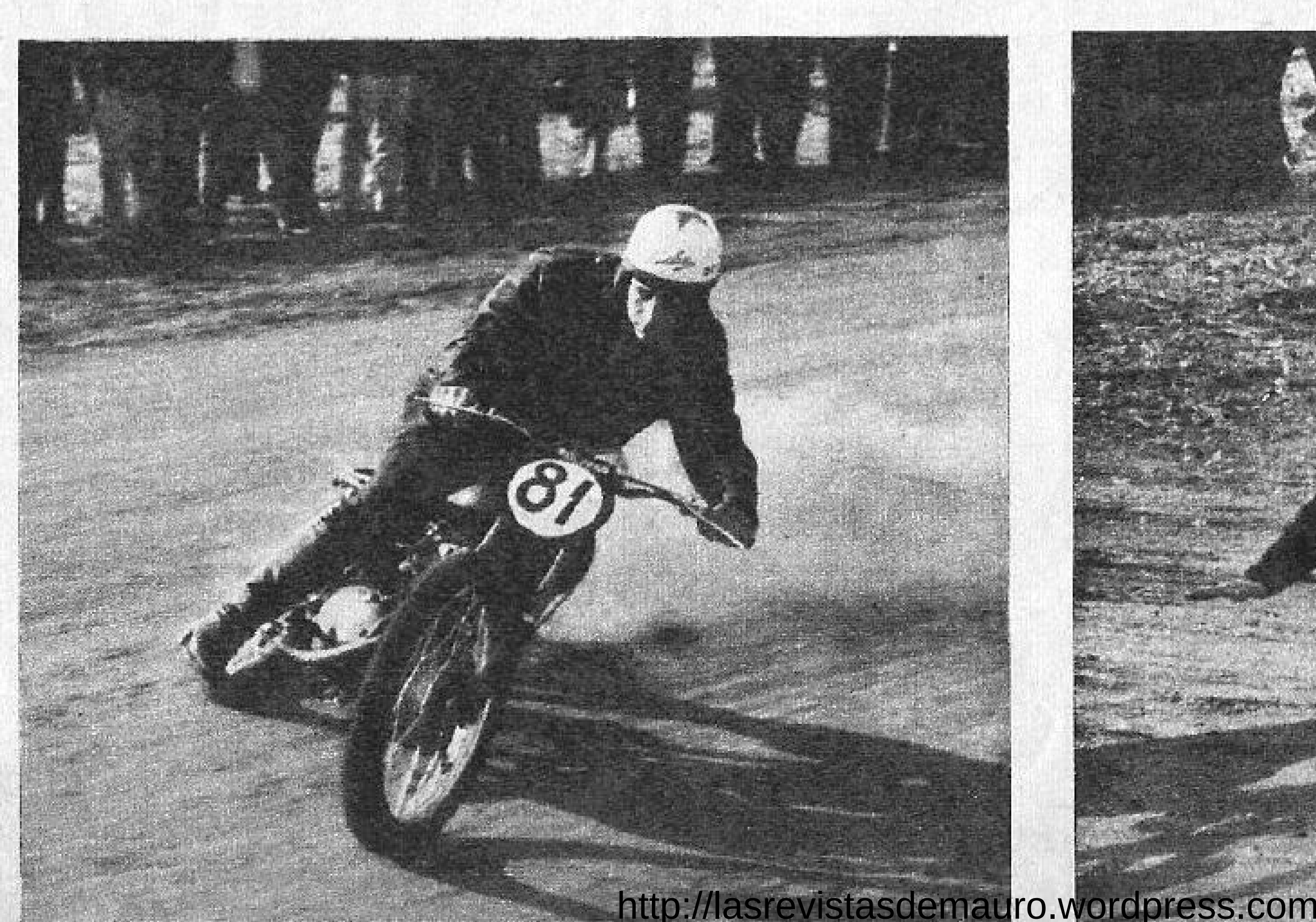




Mario Romero, de Chillar, practica gimnasia sueca acelerada. Quiso andar más rápido que su máquina y éste fue el resultado. Se vio obligado a abandonar en la categoría de 50 cm³.

Durante toda la carrera anduvieron así Fernández y Brión, seguidos de Jarque quien finalmente se adjudicará la categoría 175 cm³ aprovechando el abandono de Fernández y el "quedo" de Brión.

Magnífica secuencia gráfica de nuestro corresponsal Héctor Arioni. La misma registra el emocionante momento en que derrapa y pierde el control de su máquina Jorge Alvanesse en la prueba reservada para los bolivarienses. El tremendo "porrazo" no le impidió a Albanesse ganar en gran forma la carrera.





Bolívar se sacude el polvo los domingos promoviendo interesantes competencias como la que ilustra esta nota

Fotos ARIONI y LLANOS



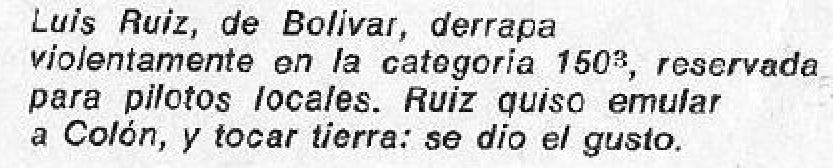
CLASIFICACION

Primera Carrera — (Hasta 50 cm³ libre).
1º: Wermi Trotman - Tandil - N.S.U.
2º: Izbel Zabalgauregui - Bolívar - Ferrari
3º: Jorge Miranda - M. del Plata - D.E.M.

Segunda Carrera — (Hasta 150 cm³ Locales Standard).
1º: Jorge Albanese - Gilera.
2º: Rolando Maldonado - Gilera.
3º: Jorge Bres - Gilera.

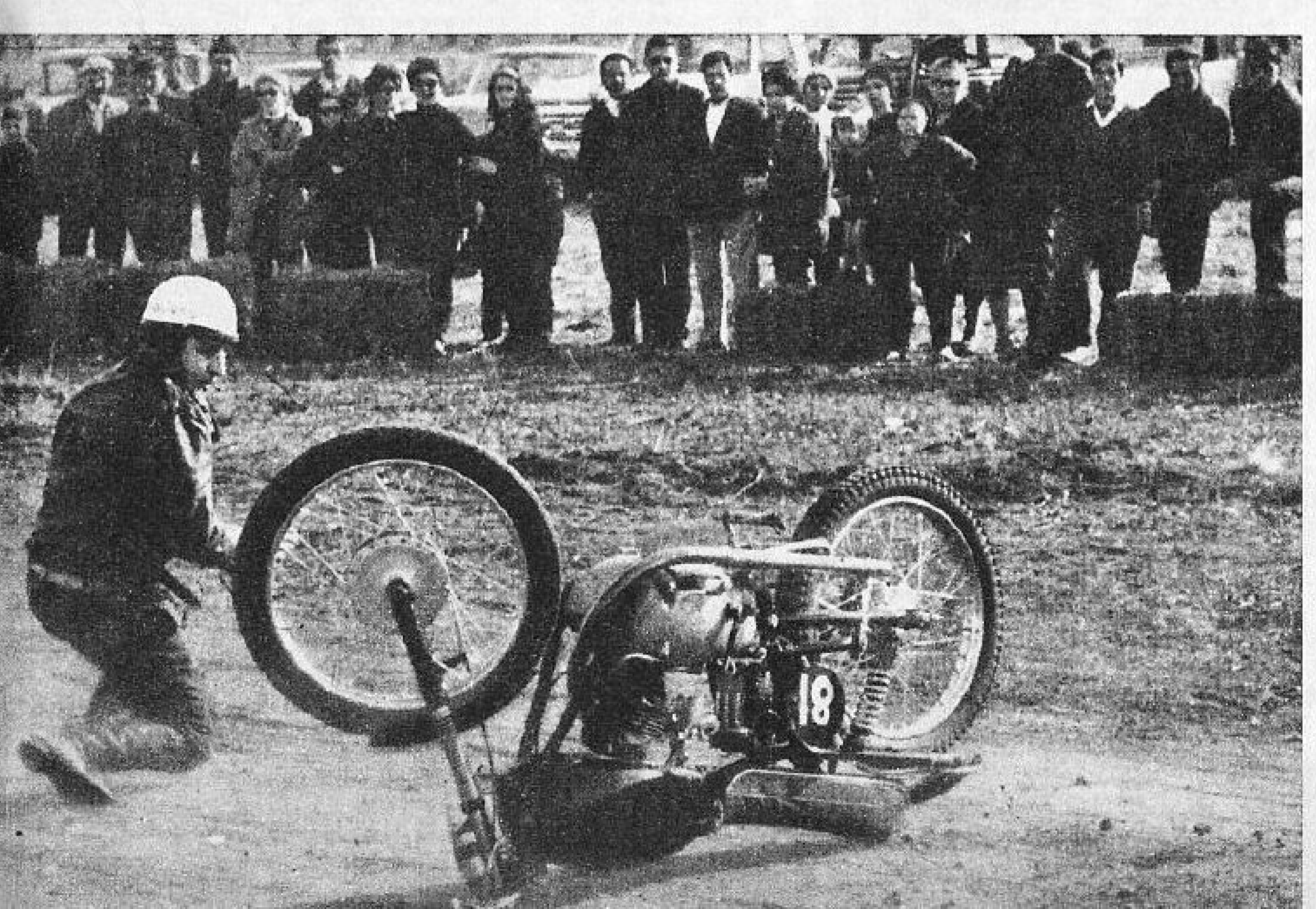
Tercera Carrera — (Hasta 100 cm³, libre).
1º: Oscar Africoni - Henderson - Zanella.
2º: Eduardo Amoroso - Buenos Aires - R. F. Especial.
3º: Armando Garillo - La Pampa - R. F. Especial.

Cuarta Carrera — (Hasta 175 cm³ libre).
1º: Julio Jarque - Tandil - Gilera.
2º: Armando Brión - Henderson - Gilera.
3º: Armando Garillo - La Pampa - Zanella R. K.
4º: Jorge González - Bs. As. - Gilera.
5º: Ramón Zegner - La Pampa - Motovi.



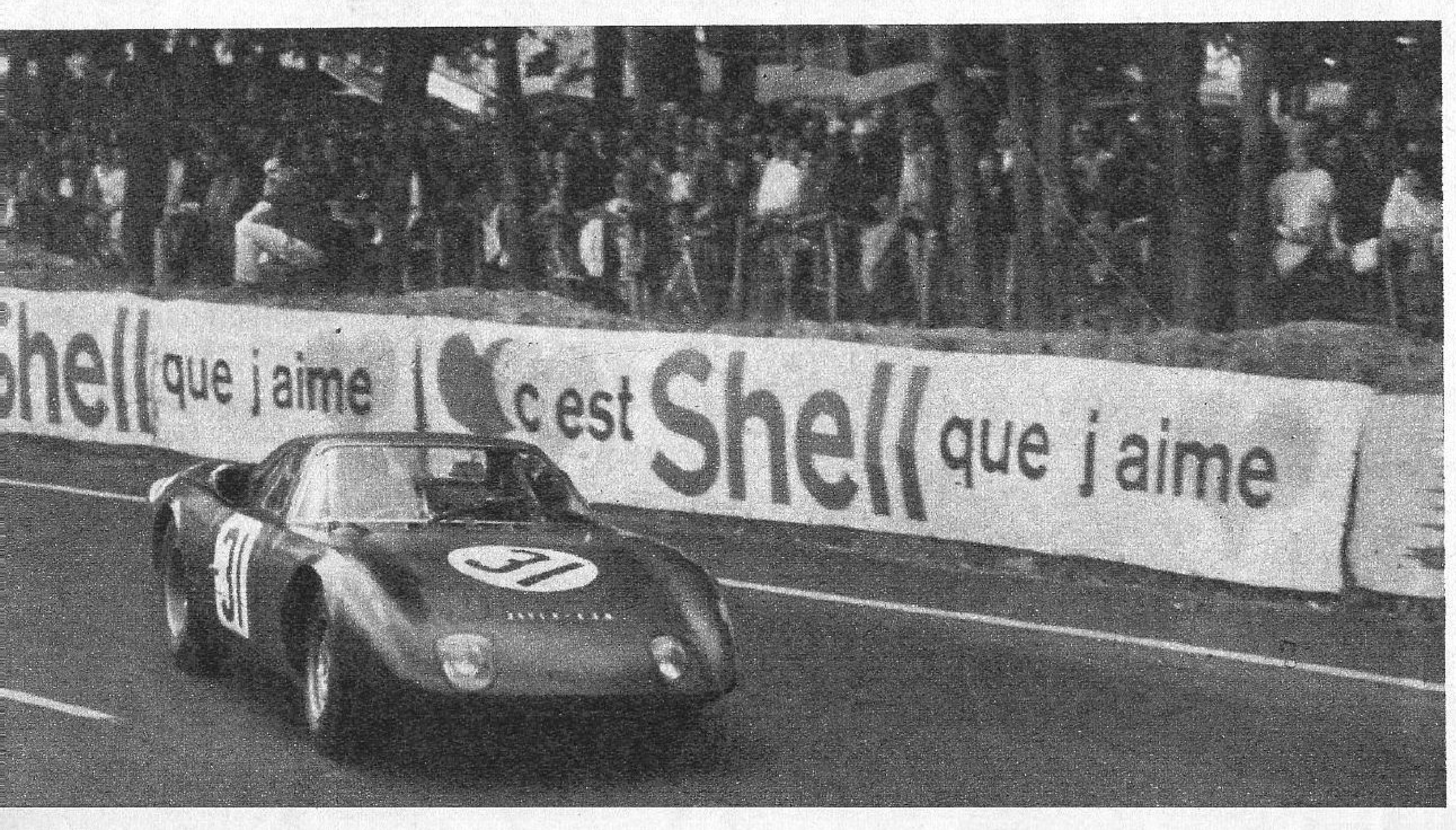
Luis Ruiz, de Bolívar, derrapa violentamente en la categoría 150³, reservada para pilotos locales. Ruiz quiso emular a Colón, y tocar tierra: se dio el gusto.





TEST

CON MUCHO VIENTO



Arriba izquerda: La segunda intervención deportiva de un coche a turbina fue la de 1965 en la carrera de Le Mans, en esta oportunidad vemos a nuestro coche tripulado por la pareja Graham Hill-Jackie Stewart. Se clasificaron décimos en la general. La primera intervención fue en 1963 donde también completaron la prueba a nada menos que 173 km/h de promedio.

Arriba derecha: El Rover-BRM sin el capot muestra el reducido volumen de su turbina. Abajo izquierda: el gráfico de aceleración del Rover-BRM a turbina no es extraordinario. Abajo derecha: el gráfico de velocidad en función de las RPM de su única velocidad hacia adelante.

El Rover-BRM que compitió en la carrera de Le Mans en 1965 fué construído solamente para ese fin y exclusivamente para que lo corriera un hombre: Graham Hill. Sin embargo, aunque el propósito haya sido tan restringido formó parte de un estudio muy amplio que se viene realizando desde fines de la 2ª guerra mundial y que tiene como fin la aplicacón de la turbina de gas en los automotores.

Las fábricas inglesas Rover y la Owen Organization se unieron en 1963 para desarrollar un vehículo propulsado por turbina a gas y los resultados que han obtenido hasta el presente aparte de su clasificación en la carrera justifican ampliamente el esfuerzo.

Todo el mundo hace siempre preguntas cuando se habla del coche a turbina ¿el consumo es muy elevado? ¿es cierto que la turbina tarda mucho en acelerar? el test que realizaron del coche nuestros colegas de Road & Track sirvió para aclararnos este aspecto. El Rover-BRM gracias a los intercambiadores de calor cerámicos que posee, ha logrado conjurar el excesivo consumo de combustible —verdadero talón de Aquiles de este tipo de propulsor— dado que ha permitido obtener una eficiencia térmica muy superior.

Sobre un recorrido total de más de 1100 km en los cuales se circuló por rutas abiertas a altas velocidades y por caminos sinuosos con tránsito, se obtuvo un consumo promedio de 4,7 km/litro de kerosene (puede también utilizar combustible que van desde la nafta hasta diesel-oil, pero preferentemente se debe usar el combustible mencionado en 1er. término). En tramos muy veloces en los cuales el promedio fue de 160 km/h, el consumo descendió a valores muy razonables: 7 km/litro.

Los intercambiadores de calor son rotativos y fueron construídos por la casa Corning Glass Works en colaboración con Rover.

El chasis del coche testeado es derivado de un BRM de la antigua fórmula 1 de 2,5 litros, para adaptarlo a la turbina fue ensanchado en la parte posterior, mientras que su parte delantera fue alargada para proveer un lugar adecuado para la rueda de auxilio. La suspensión es relativamente blanda lo que hace que la marcha sea bastante confortable. La dirección es rápida y positiva aunque transmite un poco las trepidaciones que le induce el camino.

Aunque uno espera que la operación de puesta en marcha sea complicada se lleva una sorpresa basta poner en contacto y empujar un botón de arranque (un dispositivo eléctrico hace que automáticamente el motor de arranque quede acoplado hasta que la turbina eche a andar) para que la puesta en marcha se efectúe. La turbina empieza a actuar desde unas 20.000 rev/min y a 30.000 rev/min el arranque se desacopla pudiéndose considerar la velocidad de regulación en unas 35.000 rev/min. Toda la operación de puesta en marcha lleva unos 12/15 segundos pero la ventaja es que se puede empezar a andar sin ningún calentamiento posterior.

El coche a velocidad de regulación puede iniciar muy lentamente la marcha (si está sin freno) ya que la turbina del compresor gira a 65.000 rev/min (la aceleración de esta turbina es enorme) entonces se suelta el freno iniciando el vehículo su marcha a pleno. La aceleración no es impresionante ni nada menos, no llega a arrastrar las ruedas tractoras (seguramente por la multiplicación muy larga que es la que usó en Le Mans), la cifra de 9 seg. que tarda desde 0 hasta llegar a los 80 km/h es imilar por ejemplo a la que haría un modesto MG-B, pero la curva de aceleración mejora entre esa cifra y los 160 km/h a los que llega en 16,4 seg.

La velocidad máxima del Rover-BRM es muy buena, en la recta de Mulsanne se le cronometró 228 km/h y el ruido audible dentro del habitáculo llega a valores muy grandes, pero que en nada difieren de un coche de carrera con motor a pistón. A velocidad de regulación el sonido de la turbina hace dificultosa la conversación, pero una buena aislación acústica podría solucionar en parte este inconveniente.

El coche dobla muy bien, no tiene ni over ni udersteering, se amolda perfectamente al trazado elegido para doblar. Su dirección, contrariamente a lo tradicional, es suave a bajas velocidades y se va tornando más dura a medida que éstas aumentan, debido al gran poder autocentrante que desarrollan sus gomas delanteras.

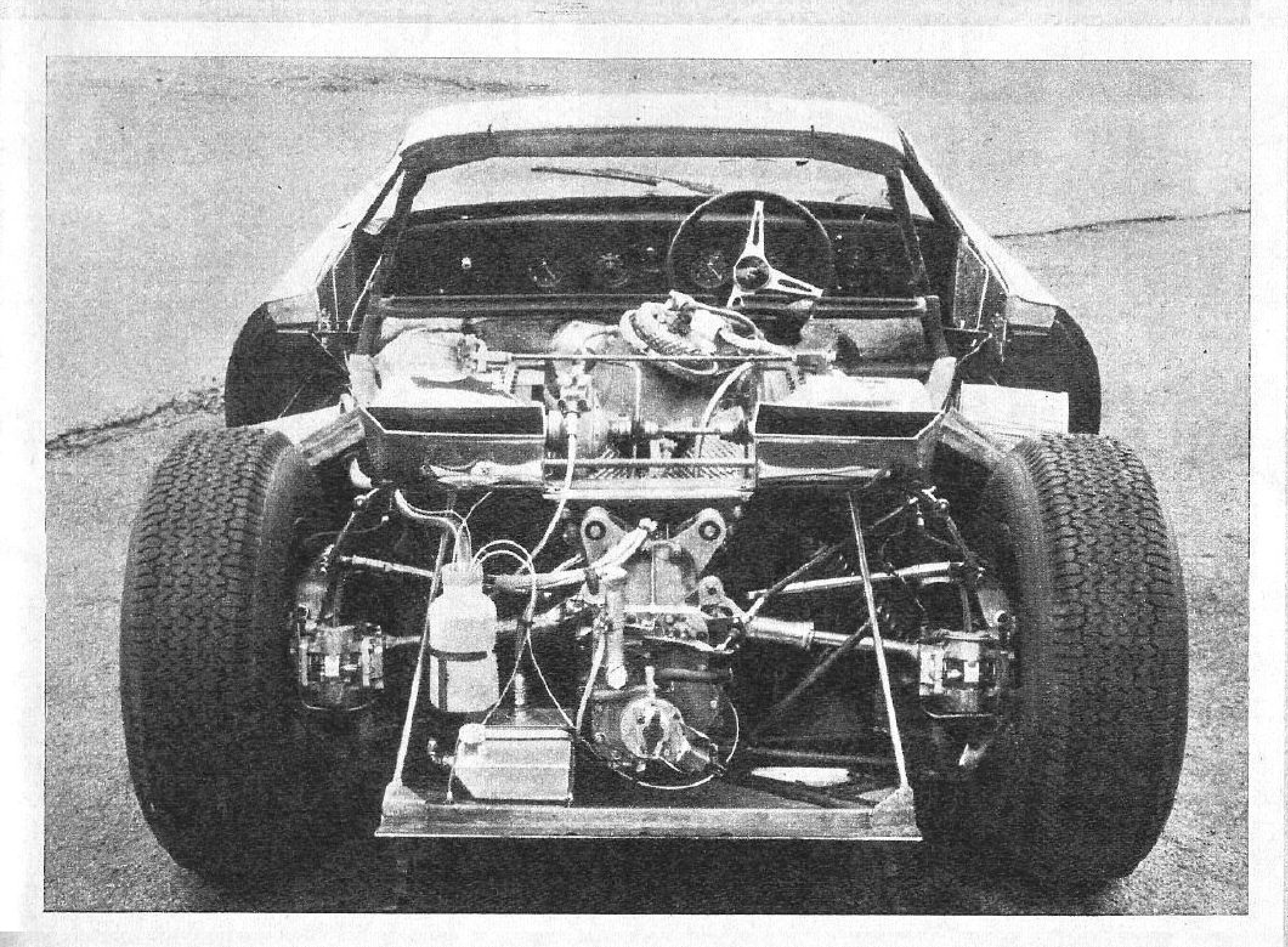
Los frenos son excepcionales, tiene dos bombas maestras una de 19 mm para el tren delantero y una de 17,8 mm de diámetro para el tren trasero, de tal manera si se daña un circuito queda el restante. Cumplen con su misión de parar al coche de manera muy eficiente aunque requieren cierto esfuerzo sobre el pedal.

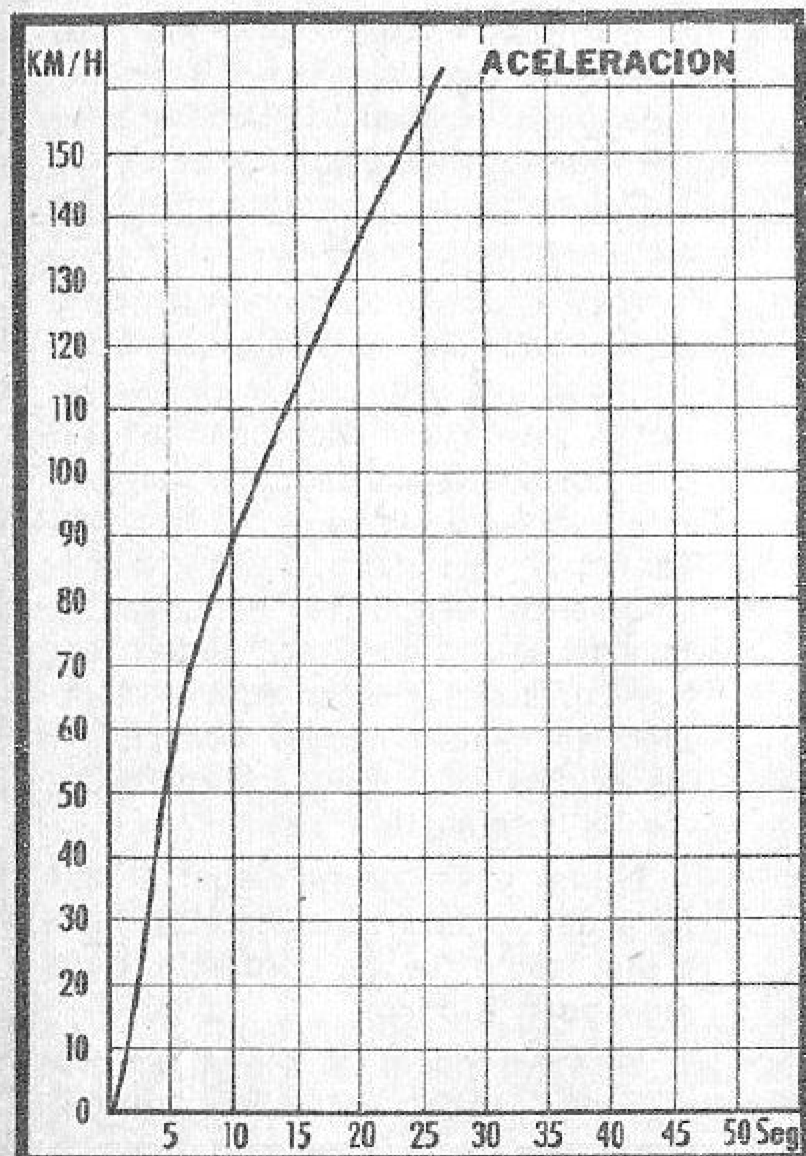
La visibilidad es muy buena hacia adelante, no tan buena hacia atrás y menos todavía hacia 3/4 trasero, ya que las enormes tomas de aire de la turbina interponen su masa entre la mirada del conductor o acompañante y la calle. La carrocería en general está bien realizada ya sea desde el punto de vista aerodinámico (0,32 su coeficiente de penetración) como constructivo. Toda la porción trasera se levanta, pivotando sobre unas bisagras situadas arriba del protector contra vuelo, para consentir el acceso al grupo turbina-transmisión y a la suspensión. Los asientos son cómodos pero están ubicados muy juntos el uno del otro causando alguna incomodidad al piloto la contextura de su eventual acompañante.

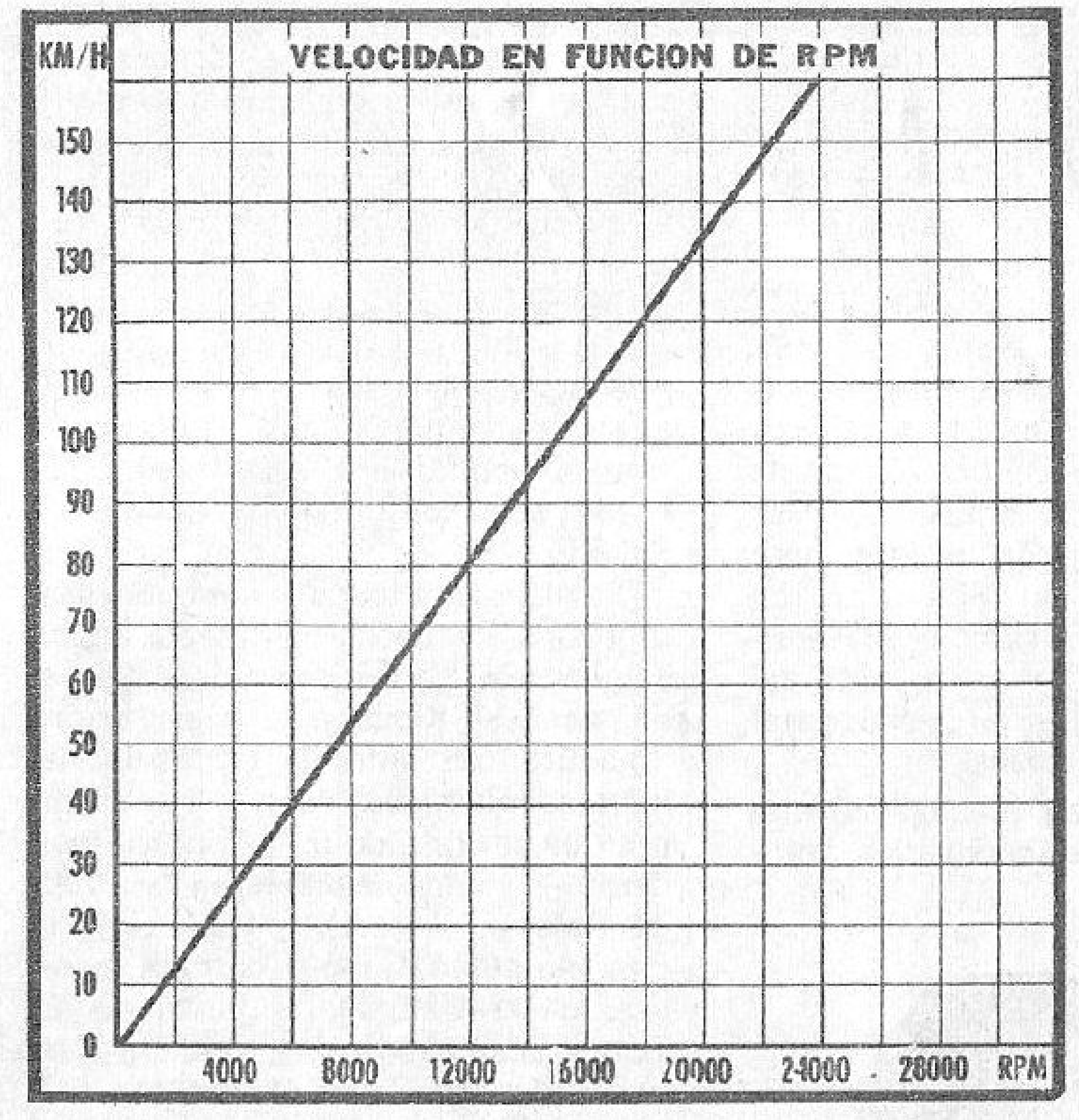
En el Rover-BRM se ha llegado a una confiabilidad operativa muy interesante y a una simplificación funcional muy alentadora en el panorama del desarrollo de este tipo de planta motriz.

Este es el ROVER-BRM que impulsado por una turbina de 126 HP alcanza una velocidad de 228 km/h

por Guillermo MARTIRE









EL TEST EN CIFRAS

ACELERACION

0-20 km/h	2,5 s
0-40 km/h	4 s
0-60 km/h	5,5 s
0-80 km/h	8,8 s
0-100 km/h	12 s
0-120 km/h	16,4 s
0-140 km/h	20,2 s
0-160 km/h	25,5 s
0-400 m (1/4 milla)	18,4 s

VELOCIDAD MAXIMA

228,47 km/h a una rotación de 40.500 rev/min de la turbina.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

A velocidad de crucero 4,7 km/litro.

DATOS TECNICOS DEL ROVER-BRM

MOTOR: a turbina de gas Rover modelo 25/150 R con intercambiador de calor cerámico Owens Corning.

La cilindrada es equivalente a 1600 cm³ según las reglamentaciones de la FIA.

Potencia: 126 HP a 63.500 rev/min del generador de gas y 39.000 de la turbina de potencia.

TRANSMISION: sin embrague, relación final 23,09:1.

CHASIS: tubular, reticulado espacial. Suspensión delantera independiente con brazos desiguales y resortes helicoidales. Barra antirrolido.

Suspensión trasera independiente tipo Chapman con resortes helicoidales y barra antirrolido.

Dirección: piñón y cremallera (vueltas de volante de lado a lado 1,7).

Frenos: a disco sobre las cuatro ruedas marca Dunlop.

Ruedas: medidas de las gomas delanteras: 5.50 x 15; medidas de las gomas traseras: 6.50 x 15.

Medidas generales: distancia entre ejes 2370 mm; trocha delantera 1330 mm; trocha trasera 1310 mm; despeje 120 mm; altura total sobre el suelo 1100 mm; ancho máximo 1620 mm; largo total 4200 mm.

Capacidad máxima: dos pasajeros.

Capacidad tanque combustible: 116 litros.



SALERNO: OTRA ESPERANZA

Cuatro veces campeón argentino, viajó a Europa para aprender, cumpliendo un viejo sueño

Néstor Salerno está en Europa. Viajó para reemplazar a Carlos Pairetti en el equipo argentino que está actuando en Fórmula Tres. Esto es para él, más que para cualquier otro de los argentinos que participaron en la Temporada, la concreción de un viejo sueño, del viejo sueño de un purista de volante que hasta ahora, por falta de posibilidades materiales o de seguridad emocional, no se había atrevido a enfrentar con seriedad.

Salerno fue cuatro veces Campeón Argentino de Automóviles Sport; en pocas ocasiones debió pelear para acumular puntos. Pero a pesar de ello y a favor de su natural modestia construyó un selecto círculo de admiradores y de amigos entre los escasos pero exigentes espectadores que contaba la hoy fenecida categoría, espectadores que saben gozar más de la conducción exquisita vista desde el pasto del Autódromo que del mismo desarrollo de la competencia. Salerno sabía lo que quería: "Yo siempre corrí en Sport porque entendía que era la manera de estar actualizado por si alguna vez me ofrecían algún automóvil europeo moderno. Siempre traté de estar actualizado y por eso ahora que la categoría se acabó, vendí mi Maserati". También por eso no me interesó el TC, porque no es una categoría lógica; si hicieran otro reglamento, algo más parecido al GT sería distinto y se podrían construir autos que se pudieran comparar con los extranjeros. Algo parecido les pasó a los yanquis que mientras corrieron entre ellos hicieron coches malos ... y mirá ahora!"

Como muchos, Salerno empezó a correr en motocicleta, hace diez años. De allí pasó a un Ferrari 2500, el primero que trajo Bonomi: "Llegué a correr contra Fangio y Ascari y llegué a ganarles; siempre se lo digo a Juan Manuel: ellos abandonaron y nosotros con el Ferrari todo desinflado llegamos". Luego vino un Ferrari 3 litros y después el cuatro cilindros "cuadrado". Con el Lancia Panamericano que compró a Gay, ganó su primer campenato y sostiene que fue el mejor auto a pesar de su estado, mejor aún que el Maserati que tuvo después. Su vocación por los fierros es indiscutible: quería ser aviador pero su madre no se lo permitió; es técnico mecánico y después de intentar aventuras comerciales tan dispares como las de vender automóviles usados o criar pollos doble pechuga, volvió a la mecánica: ahora fabrica una máquina para esmerilar válvulas. Se casó hace un año, a los 31, y reclama para su mujer la calificación de la más entusiasta del ambiente. "Por ahora la conformé con un kart, pero ella quiere correr en Minijunior. La primera vez que se subió al Maserati tiraba 5.000 vueltas en la recta del fondo hasta que le grité: ¡Nena, pará! Maneja como los dioses".

Salerno une a su sensibilidad mecánica y a su fineza conductiva, clara capacidad de análisis. Detalle a detalle desarmó todas las circunstancias del accidente con el F. 3, el único accidente serio de un corredor que rara vez ha roto un motor o golpeado una rueda sobre la pista. Por ello admite con madurez la responsabilidad que le cupo en el accidente y por ello quiere "ir a Europa para borrar la mala impresión que dejé en la Temporada". Cree que para ello lo fundamental es llegar y aprender.



En su opinión Williams fue el mejor de los pilotos extranjeros que nos visitaron: "Quizá aquí no lució como Irwin o Stuart, fue un poco frío porque recién volvía después de una piña que se había dado allá". Las más recientes actuaciones de Williams no hacen sino confirmar la opinión de Salerno.

Sostiene que todos los automóviles le gustan; recuerda con afecto aquel Jaguar que corrió con César Reyes en los 500 Kilómetros o el Ferrari "maldito" de entreeje ultracorto; le interesa mucho correr en MN —siempre que se trate de un automóvil moderno— y especialmente en las 500 de Rafaela. "Pero el automóvil que más me gustó, aunque parezca mentira, fue el Stanguellini Junior de la Temporada 1964. Por primera vez tuve la sensación de viajar con las ruedas al aire libre; fue el primer monoposto al que me subí y me permitió comprobar que no estaba equivocado, que podía pasar de un Sport a un monoposto sin sentir casi el cambio. Por eso preferiría correr en Europa en Fórmula Dos, para hacer la experiencia con un poco más de potencia".

Salerno elabora sus respuestas, rara vez habla de más y posiblemente no sea muy fácil comunicarse con él en un lenguaje que no sea el de su sensibilidad mecánica. Pero hablando de automóviles se entusiasma, es chispeante, gesticula, discute y la conversación se hace interminable.

H. S.



por STIRLING MOSS

(exclusivo para Parabrisas CORSA)

Hace poco conversaba con un boxeador de peso pesado. Me decía que le hubiera gustado ser corredor de automóviles. Le gustaban los autos veloces, tenía un Austin Healey y un Jaguar, y le hubiera gustado un Bentley Continental.

"Pero en el fondo", me decía, "Sé que no tendría agallas para manejar como usted o como Jim Clark, por ejemplo. En general, probablemente andaría bien. Pero cosas como pasar a fondo por una loma sin saber que es lo que hay del otro lado..."

A mí me sorprendió. No por el hecho de que pudiera asustarse; tenemos derecho a asustarnos de cosas como ésa. Me sorprendió que pensara que los corredores nunca nos asustamos.

Yo diría que un corredor que nunca sintió miedo es un peligro tanto para sí mismo como para los demás.

El miedo es una sensación muy saludable. Yo tuve una vez un accidente en Goodwood. No me lastimé mucho. Días después me sentía eufórico, volaba mentalmente. Todo me parecía maravilloso.

Muy lindo, pero la euforia puede llevarnos a cometer grandes errores, como cruzar una avenida sin mirar, o pasear alegremente por una cornisa a cien metros del suelo. Cuando a usted le invade esa sensación de euforia, el peligro sencillamente no existe. Usted es inmortal. Otros morirán, usted no. Los borrachos sienten euforia, también en determinadas condiciones los pilotos de caza y los buceadores de profundidad.

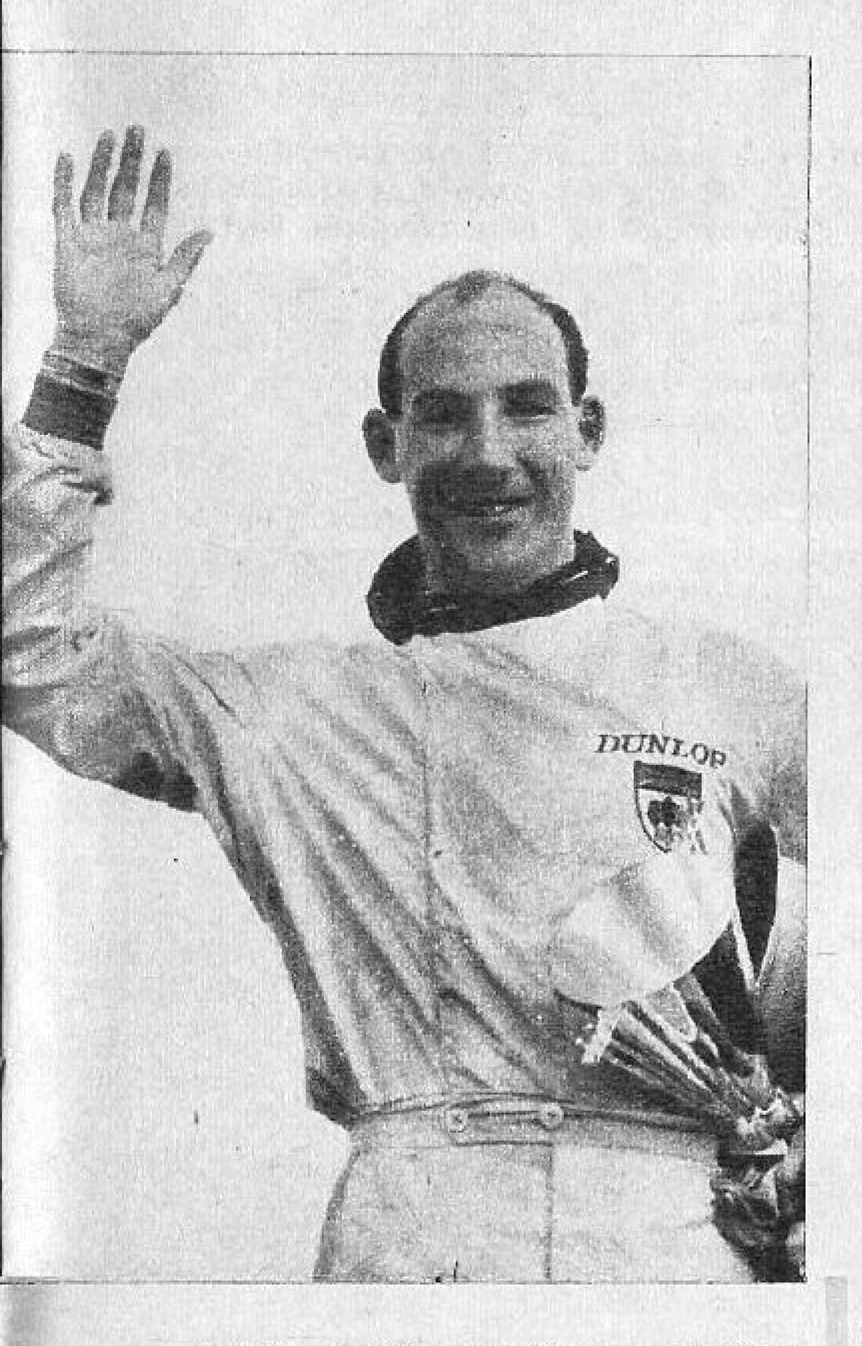
En mi caso, no se debió a una falta de oxígeno en el cerebro sino a una lesión; se me curó sola, pero muy poco a poco.

Yo me dí cuenta que algo pasaba y quería saber más. Por suerte, conté con la colaboración de una de las enfermeras en el hospital al cual me llevaron después del accidente. Sabía mucho de neurología y me prestó libros y revistas médicas, y además me ayudó a entenderlos.

De una cosa quedé convencido; si usted se siente eufórico, puede matarse caminando por la calle...

Muchas cosas me asustan. Las motos, por ejemplo, o hacer saltos ornamentales. Yo podría tirarme de un trampolín, pero hacerlo con estilo, nunca. Otra obsesión mía siempre fue quedar atrapado en un coche envuelto en llamas. Por éso uno de mis sustos más grandes fue

CORREDORES TIENEN MIEDO?



cuando en Spa perdí una rueda a más de doscientos kilómetros poi hora.

A mí muchas veces me pasó eso de perder ruedas, y creo que sé porqué. Yo doblaba muy fuerte en mi buena época, y no hay duda que imponía elevadas solicitaciones a la suspensión delantera.

Los ingenieros que hacen el auto dirían que no puede ser. Que antes de romperse, una rueda perdería adherencia y el coche derraparía. Que la construcción está caculada para superar holgadamente el valor en el cual la rueda ya no se pega al suelo. Pero resulta que usted viene doblando fuerte, con la rueda ya bien solicitada, y en ese momento esa rueda monta un pequeño desnivel en la pista, y es entonces cuando se rompen las cosas.

Yo puedo decir que las veces que perdí una rueda, me era fácil subirme de vuelta al coche y salir nuevamente a toda velocidad. ¿Coraje? No. Simplemente un bloqueo mental de lo que había ocurrido. Me decía a mí mismo que era inútil hacer trágicas conjeturas. Entonces, no las hacía. . . y a otra cosa.

El miedo siempre está ahí. Hay que aprender a controlarlo. Yo, por ejemplo, nunca cometía el error de examinar mi coche en la línea de largada y pensar si o no estarían apretadas las turecas. Si empezaba así, no me hubiera quedado más remedio que desarmar y armar el coche yo mismo antes de cada largada.

Creo que nunca subí en mi coche pensando seriamente en la posibilidad de matarme. Si me hubieran preguntado si era un deporte peligroso, hubiera contestado que sí, evidentemente. Pero no peligroso para mí.

Mi idea era que únicamente podría correr peligro si algo del coche se rompía o si algún otro piloto cometía un error y yo caía involucrado en el accidente. Aceptaba el riesgo de aceite en la pista, pero creía siempre que de alguna forma podría salvar la situación. Nunca se me ocurrió que yo podría correr serio peligro de algún accidente.

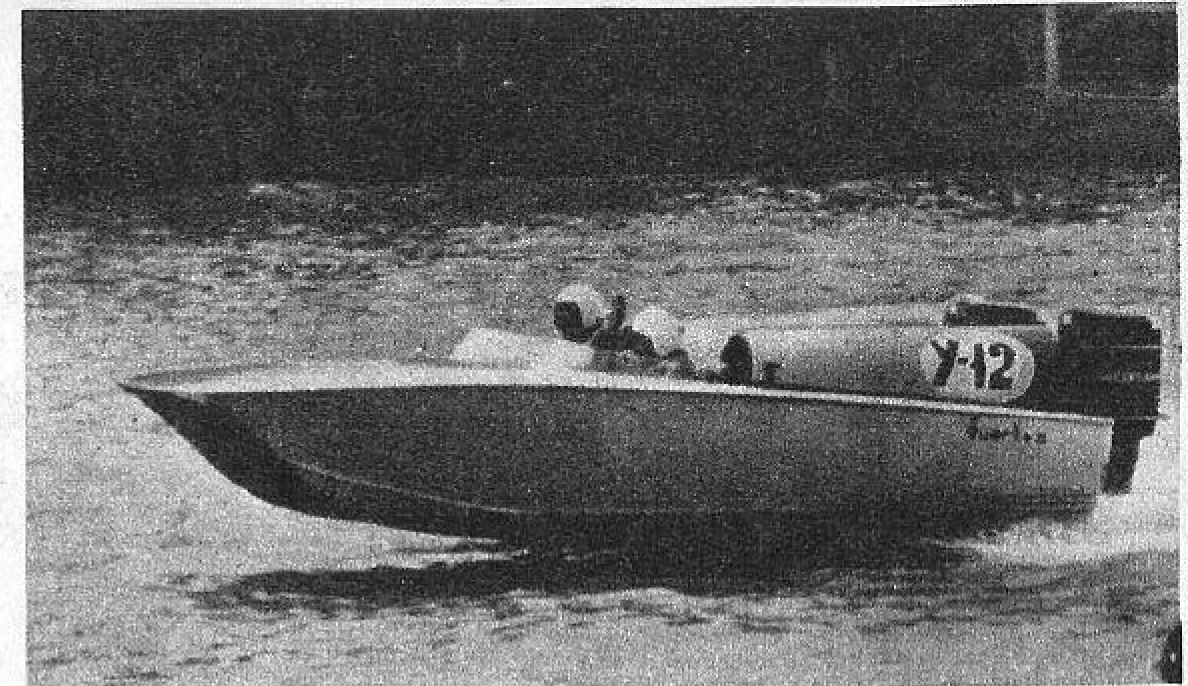
Así que no me asustaba pasar una loma a fondo porque estaba convencido que de alguna forma, me iría bien. Yo no dejaba lugar a dudas en mi enfoque espiritual. Yo me decía que manejar autos era la cosa que ya sabía hacer mejor, que me había pasado la vida aprendiendo a hacer.

Al principio me asustaba, después ya no. Claro, si yo tuviera que boxear subiría al ring muerto de miedo. Si no lo hiciera, sería un idiota. Porque estaría metido en algo que no comprendo a fondo, como andar en moto o hacer saltos ornamentales.

Si hay algo de las carreras de autos que lo asusta, usted no está solo. Todos los corredores se asustan cada vez que corren. . .

MOTONAUTICA EN TIGRE





El ganador de la Cinta Azul, Labriola con el catamarán "Fuerte II" corrió a la expectativa y aprovechó la detención de Barbot.

La largada de la categoría Turismo fue un espectáculo realmente impresionante por la cantidad de las embarcaciones en carrera y por la perfecta alineación de las mismas.



El ex automovilista (Mecánica Nacional) Juan Viaggio ganó la clase Fuerza Libre con una mojarra, la "Laura".

IN CRESCENDO

Fotos de ISIDORO RUBINI

El domingo volvió a batirse la espumita en una prueba más de esta motonáutica criolla que día a día gana más adeptos

Con número récord de participantes, se disputó anteayer el Gran Premio de Turismo Motonáutico con largada frente a la sede del Club Delta Argentino sobre el Río Capitán. El recorrido fue esta vez un circuito de algo más de 26 km: Paraná de las Palmas, Canal Honda; Canal Urión, Río San Antonio y Nuevamente Río Capitán, que debió ser descontado dos veces por las lanchas de pequeña cilindrada (JT y CT), tres veces por las de las categorías DT, ET, AT, XT y cuatro veces por las embarcaciones de las clases mayores (YT y 49).

Previamente se corrió una carrera para la categoría "Fuerza Libre" en la que participaron cuatro mojarras: Viaggio, Matthesius, Soriano y Berghela y una lancha tipo automóvil: Barrera. De la cuatro mojarras sólo una llegó y ganó —Viaggio— las otras se rompieron (Berghela con el motor Fiat 1500 anexo "J" de Pedelaborde quemó un cable conductor de la bobina, Soriano cortó biela y Matthesius torció válvula). Adolfo Barrera, "piano ma lontano" llegó lógicamente segundo.

La carrera de fondo fue muy interesante desde la largada, donde se perfiló como seguro ganador de la cinta azul Germán Barbot (ganó las dos primeras vueltas muy cómodo). Desgraciadmente en la tercera vuelta se le salió un pasador del mecanismo en el Urión, lo solucionaron provisoriamente y a llegar al Tres Bocas se le salió nuevamente, entrando en un espectacular trompo que lo llevó a pasar literalmete sobre un muelle y destrozar una embarcación que estaba allí amarrada. Afortunadamente los tripulantes salieron indemnes, salvo el sustazo de primera.

Gracias a este inconveniente (luego Barbot siguió en carrera) llegó primero Labriola adjudicándose la cinta azul.

Brillante la performance del ganador de la clase ET Teodoro Kundig (15 años y gran empuje) montado en un eficiente casco Delta Marine Universal. No menos mérito le cupo a Reverdito en la CT y a Juan "Yuyo" Pistarini en la AT, que pese la mersísima boca de tiburón que le pintó a su Burmuda Safari, le ganó bien al debutante Lorenzini con 15 HP menos. Cerraron el circuito los incansables y estóicos hermanos Garrigou (algo es algo).

Pese a la mala disposición del Sr. Enrique Laspe (del Club organizador) puidimos conseguir la clasificación general de la competencia. Debemos reconocer que la prueba dejó un balance muy favorable para la motonáutica argentina.

CLUB DELTA ARGENTINO

GRAN PREMIO DE TURISMO - TIGRE - 10/VII/1966

CLASIFICACION

CLASE FUERZA LIBRE

1º	Juan Viaggio	"Laura" (Ford 60)	39m36s
2º	Adolfo Barrera ...,....	"Tigresa" (Chrysler 250)	50m16s

CATEGORIA ARGENTINA TURISMO

CLASE JT (hasta 380 cm³ de cilindrada)

1º	Carlos D. Zucatti	"Terca" (Mercury 20)	1h06m18s
2º	Luis Galeana	"Corina" (Mercury 20)	1h08m32s
3º	Ricardo Paladini	"Bicarbonato" (W. Bend 20)	1h18m26s

CLASE CT (de 381 a 500 cm³ de cilindrada)

1º	Alberto Reverdito	"Miss Delta Marine II" (Mercury 35)	1h03m27s
2º	Manuel Schuster	"Bambi" (Mercury 35)	1h05m26s

CLASE DT (hasta 700 cm³ de cilindrada)

1º	Victor Morjose	"Geminis" (W. Bend 45)	1h30m23s
2º	Mario Benedet	"OFNI" (W. Bend 40)	1h33m16s
3º	Elsa Martin	"Madrigal" (W. Bend 45)	1h36m11s

CLASE ET (de 501 a 850 cm³ de cilindrada)

1º	Teidoro Kundig	"Miss Delta Marine" (Mercury 50) ..	1h17m07s
2º	Julio Garrido	"Bambi II" (Mercury 50)	1h22m09s
3º	Natalio Garreta	"Conce" (Chrysler 50)	1h27m05s

CLASE AT (de 851 a 1200 cm³ de cilindrada)

1º	Juan A. Pistarini	"Kokodril" (Evinrude 60)	1h19m54s
2º	Gerardo Lorenzini	"Kaliun" (Chrysler 75)	1h19m55s
3º	Angel Invernizzi	"The Hot Landers I" (Evinrude 60)	1h22m22s

CLASE XT (de 1201 a 1500 cm³ de cilindrada)

1º	"Rueda Amarilla"	"Matilda" (Mercury 100)	1h03m06s
2º	Amilcar Romitelli	"Gualicho" (Mercury 100)	1h06m24s
3º	Alfredo Matthesius	"Estrellita IV" (Mercury 100)	1h08m25s

CLASE YT (de 1500 a 3000 cm³ de cilindrada)

1º	Héctor Labriola	"Fuerte II" (Mercury 100 x 2)	1h18m13s

CLASE 4T (Motores internos de 4501 a 7000 cm³ de cilindrada)

1º	Germán Barbot	"Chita XV" (Chrysler 275)	1h23m28s
2º	José García	"Mara II" (Chris Craft 210)	1h23m31s

RECORD DE VUELTA

Clase Fuerza Libre: Juan Viaggio, "Laura", 18m22s en la 1ª vuelta.

Clase Argentina Turismo: Germán Barbot, "Chita XV", 18m19s en la 4ª vuelta.

GANADOR DE LA CINTA AZUL

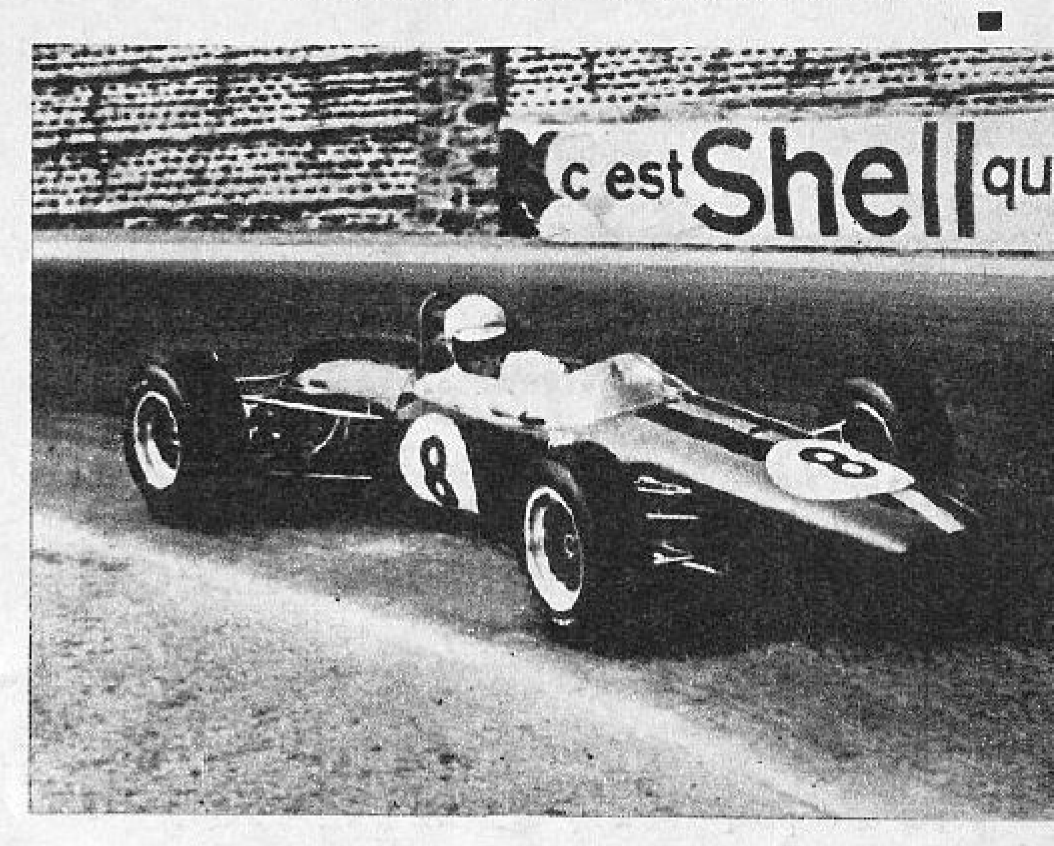
Héctor Labriola con "Fuerte II", en 1h18m13s.

DOMINIO DE BRABHAM EN FORMULA DOS

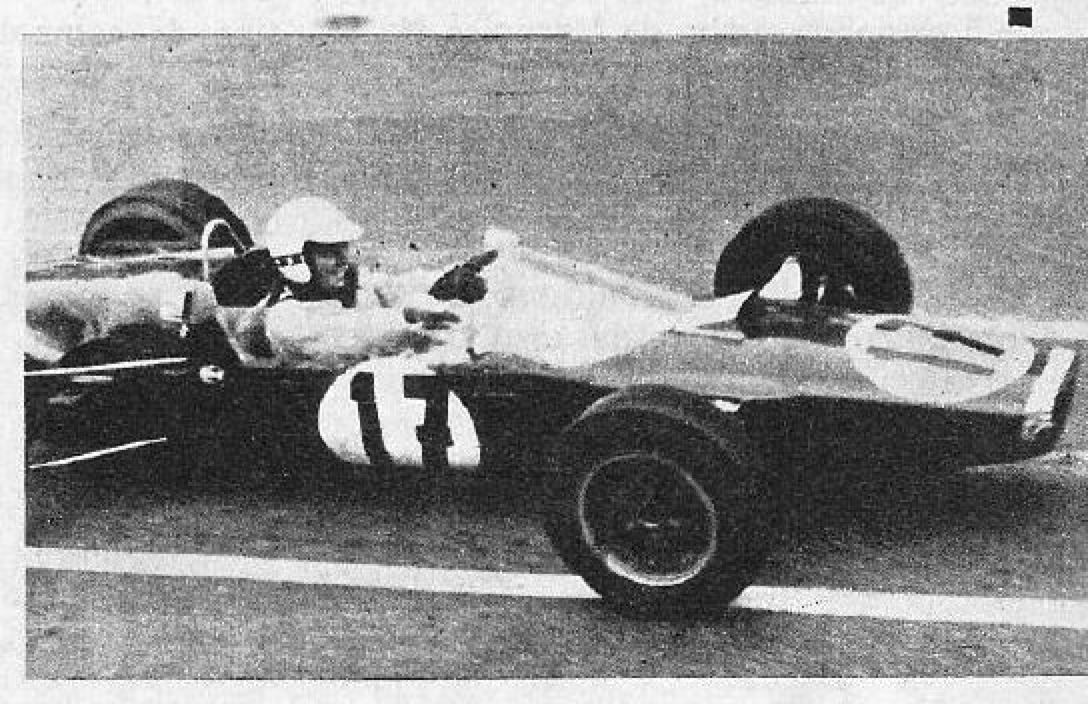


■ *El eficiente compañero de equipo de Jack Brabham ganó su primer carrera del año de Fórmula Dos. Si es cierto que los Brabham impulsados por motores Honda no tienen rivales, no es menos cierto que Denis Hulme se ha mostrado este año como piloto de primera línea.*

Otra vez un Brabham-Honda al frente de una carrera de F. 2, esta vez conducido por el neocelandés Denis Hulme. Brabham encabezó la carrera pero se vio obligado a abandonar cinco vueltas antes del final ■



Piers Courage se detiene en los boxes, luego de la vuelta de honor. El atildado inglesito se reencontró con el triunfo en la carrera de F. 3 de Rouen, donde no tuvo mayor oposición. ■



Papá Jack abandonó cinco vueltas antes de terminar la carrera en Rouen, dejando el triunfo a su segundo, Denis Hulme

A una semana del triunfo de Jack Brabham en la carrera de Reims, la bandera a cuadros bajó nuevamente delante de un Brabham-Honda en Rouen, la cuarta carrera con puntos para el Grand Prix de Francia de Fórmula Dos. Sólo que, esta vez, el automóvil era conducido por Denis Hulme, piloto número dos del equipo, segundo en cuatro de las seis carreras de Fórmula Dos que ganara Jack este año.

En realidad todo parecía indicar, durante el desarrollo de la carrera, que se volvería a repetir el resultado Brabham/Hulme en los dos primeros puestos; Brabham ganó la delantera en la primera vuelta, elaboró rápidamente una neta ventaja y esperó que Hulme se desembarazara del pelotón. Una vez juntos, los dos Brabham-Honda se alejaron de sus seguidores regulando a su antojo el tren de carrera.

Los puestos subsiguientes eran disputados por Alan Rees (Brabham-Cosworth), Jean Pierre Beltoise (Matra-Cosworth), Kurt Ahrens (Brabham-Cosworth), John Surtees (Matra-Cosworth) y Pedro Rodríguez (Lotus-Cosworth), en estrecho pelotón que cerraba Graham Hill (Matra-BRM). Rees no tuvo mayores dificultades para mantener el comando de este lote; Beltoise rompió el radiador de su Matra, viéndose obligado a abandonar al tiempo que Rodríguez avanzaba puestos, superando a Surtees y Ahrens.

Todo parecía indicar que no habría variantes en los dos primeros puestos a lo largo de las 46 vueltas que debían recorrer los pilotos al circuito de Rouen-Les Essarts, de 6.542 m de longitud. Pero cinco vueltas antes de terminar la carrera, la caja de velocidades del automóvil de Brabham tuvo dificultades que lo obligaron a abandonar, dejando a Hulme cómodo en la primera posición. Hacia el final de la carrera Rees mantenía el segundo puesto, Rodríguez había alcanzado el tercero y sobre el final, en la última vuelta, Ahrens desplazó a Graham Hill del cuarto puesto. Nueve automóviles terminaron la competencia, de los 21 que la habían iniciado.

Hulme estableció un promedio para la carrera de 169,446 km/h, valor superior en 3 km/h al record anterior de la pista para automóviles de Fórmula Dos que establecieran Jim Clark con un Lotus-Cosworth en 1965. Brabham tuvo la satisfacción de que el triunfo quedara en manos de su compañero de equipo, estableciendo él el record de la carrera y de la pista para una vuelta, a 174,971 km/h de promedio. El record anterior pertenecía a Graham Hill, con 172,032 km/h de promedio, también sobre automóvil Brabham.

El ex campeón mundial sigue encabezando las posiciones del Grand Prix de Francia, pero ahora tiene a su coequipier Hulme en el segundo lugar, a tres puntos. El indiscutido dominio de los chasis Brabham y los motores Honda en Fórmula Dos ha de mantenerse sin duda hasta Monthléry, donde el próximo 11 de setiembre se disputará la quinta fecha del Grand Prix de Francia, el campeonato nacional que más interés despierta en todo el mundo.

EN FORMULA TRES

Sobre 25 vueltas a la pista de Rouen-Les Essarts se disputó también el pasado domingo una competencia de Fórmula Tres, denominada Grand Prix de l'Automobile Club de Normandie. En ella se impuso el inglés Piers Courage con Lotus 41-Cosworth —automóvil similar al que trajera a nuestro país— estableciendo un promedio de 160,886 km/h en un tiempo de 1h00m 59s6. Courage, contrariamente a lo que suele suceder en estas competencias, superó por amplio margen al Alpine-Renault del francés Jacques Weber que empleó 1h01m27s9 para clasificarse segundo y al Matra-Cosworth de Jacques Servoz-Gavin, también francés, quién empleó 1h01m42s3. El norteamericano Thomas Hitchcock y el inglés Alan Rollinson —ambos con Brabham-Cosworth— terminaron cuarto y quinto respectivamente. Con unas pocas excepciones, las primeras figuras estuvieron ausentes de la carrera de Fórmula Tres de Rouen.

GRAND PRIX DE FRANCIA DE FORMULA DOS
Rouen - 10/VII/66 - 300,932 km.

Pos.	Conductor	Nación	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	Hulme, D.	N. Zelandia	Brabham-Honda	1h46m43s5	46
2º	Rees, A.	G. Bretaña	Brabham-Cosworth	1h46m58s7	46
3º	Rodríguez, P.	México	Lotus-Cosworth	1h47m54s	46
4º	Ahrens, K.	Alemania	Brabham-Cosworth	1h48m41s2	46
5º	Hill, G.	G. Bretaña	Matra-BRM	1h48m46s3	46
6º	Blockdyk, T.	Sudáfrica	Brabham-Cosworth		45
7º	Surtees, J.	G. Bretaña	Matra-Cosworth		44
8º	Attwood, R.	G. Bretaña	Lola-Cosworth		43
9º	Offenstadt, E.	Francia	Lola-BRM		43

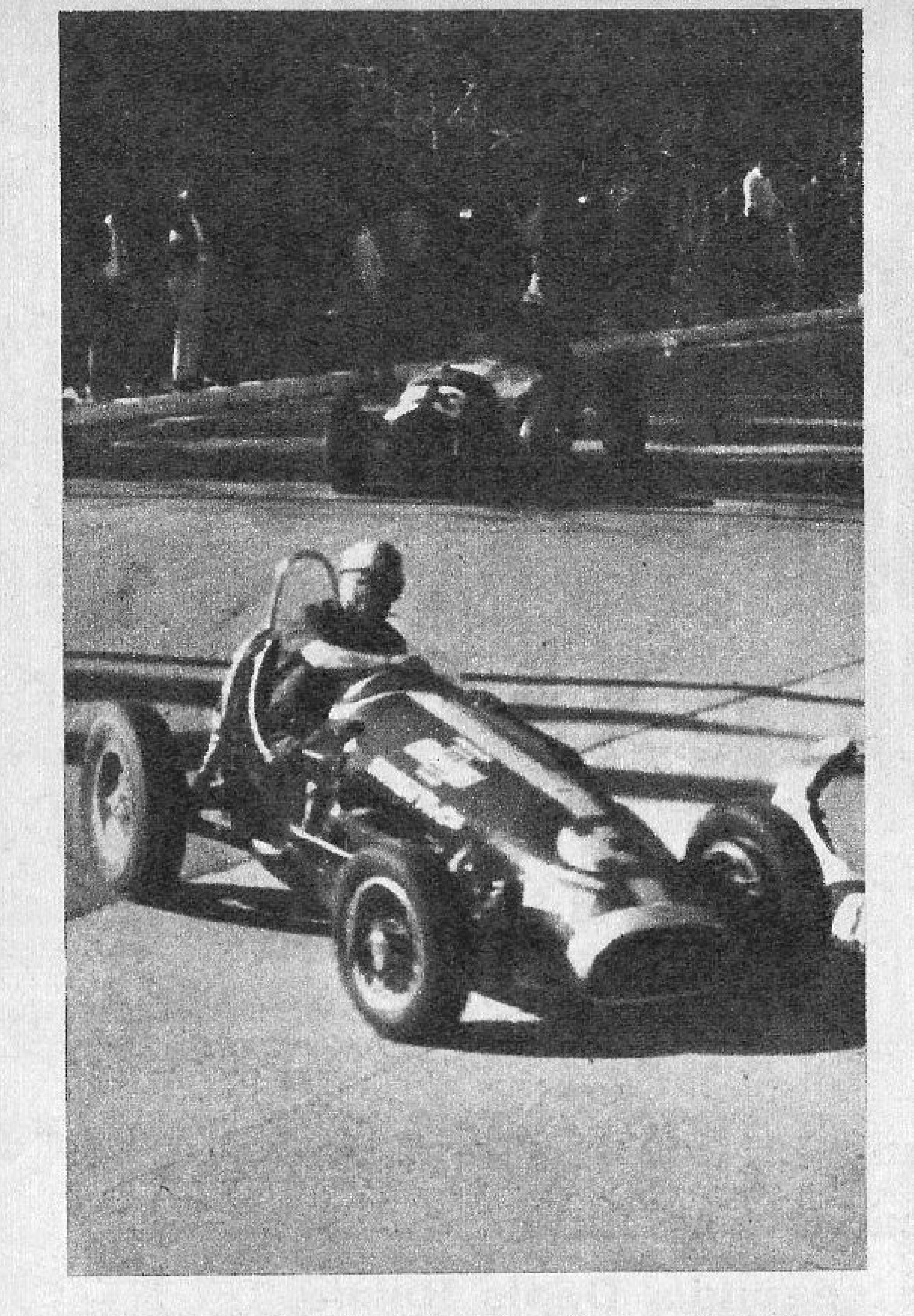
PROMEDIO DEL GANADOR: 169,446 km/h, nuevo record.
RECORD DE VUELTA: Jack Brabham, con Brabham-Honda, en 2m14s6, a 174,971 km/h de promedio.

POSICIONES DEL GRAND PRIX DE FRANCIA DE FORMULA

1º	Brabham, Jack	Brabham-Honda	18
2º	Hulme, Denis	Brabham-Honda	15
3º	Rees, Alan	Brabham-Cosworth	14
4º	Hill, Graham	Matra-BRM	6
5º	Beltoise, Jean Pierre	Matra-BRM	4
5º	Rodríguez, Pedro	Lotus-Cosworth	4
7º	Stewart, Jackie	Matra-BRM	3
7º	Spence, Mike	Lotus-Cosworth	3
7º	Ahrens, Kurt	Brabham-Cosworth	3
10º	Atwood, Richard	Lola-Cosworth	2
11º	Schlesser, Jo	Matra-Cosworth	1
11º	Arundell, Peter	Lotus-Cosworth	1
13º	Blockdyk, Trevor	Brabham-Cosworth	1

GRAN PROMEDIO DE DI SANTO

Triunfó en la prueba de San Antonio estableciendo una marca de 157,5 km/h. para las 200 millas. Loeffel que reaparecía logró el tercer puesto



El domingo se disputó en la localidad santafecina de San Antonio, una extensa prueba de Mecánica Nacional. Se trata de las 200 Millas que organizó el Club Atlético Belgrano con el patrocinio del San Francisco Auto Club.

El hecho de tratarse de una prueba de largo aliento reunió un nutrido lote de competidores, deseoso la mayoría de ir ajustando sus máquinas para Rafaela. Así fue como a la presencia habitual de corredores como Domingo Di Santo (último ganador de las 500 Millas rafaelinas), Vicente Cipollati, Jorge Ternengo, Rolando Sotro, Natalio Cataudela, se uniera la figura del popular Carlos W. Loeffel, que reaparece así en este tipo de competencias.

El sábado se efectuaron las pruebas de clasificación. Resultó más rápido Di Santo, que desccntó el circuito en 1m 1s 7. Lo siguió Loeffel con 1m 4s 4. Atrás de este se clasificaron para la primera línea de largada Cipollatti y Jorge Ternengo.

El domingo, tras la dura prueba que llevó a los corredores a recorrer 114 veces el circuito de 2.814 metros, se repitió prácticamente el esquema del sábado. Trinfó Domingo Di Santo, empleando con su Chevrolet 2h 17m 52s para descontar los 321,967 kilómetros, rindiendo por lo tanto un promedio bastante elevado: 157,528 km/h. A treinta segundos de Di Santo entró Vicente Cipollatti. Tercero, con una vuelta menos, se clasificó Carlos Loeffel, y cuarto, a dos vuetas, Omar Cubertino.

Fue extraordinaria la cantidad de público que se reunió para presenciar la prueba. Sobre esto habla claramente la abultada recaudación: 2.500.000 pesos, lo constituye un récord dentro de la Mecánica Nacional y un evidente indicio de la fuerza que está tomando esta categoría en el gusto popular.

MONTE KART



Con carreras para dos categorías, continuaron el domingo las clásicas pruebas de karting en el circuito nº 3 de Monte Grande. Fiscalizó la Federación Argentia de Kart. En la categoría B, fórmula libre, Del Campo sorprendió desde el vamos, tomando a pesar de los esfuerzos de Sobral y Picquart, veteranos triunfadores que se tuvieron que contentar con un reñido combate por el segundo puesto. En las series preliminares habían triunfado Juan Carlos Maza y Oscar Sobral. La categoría Stock presentó también una interesante lucha entre Mejías y Fersola, terciando posteriormente Damiani, quien atacó desde el quinto puesto para llegar a la meta a pocos metros de primero.

Damos a continuación los resultados finales de las competencias, para cuya información contamos con la colaboración de Ricardo Metaberry y el corredor R. Damiani.

CLASIFICACION GENERAL

STOCK

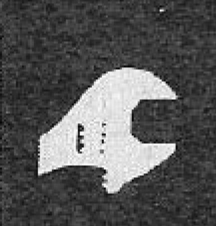
1º	5	Mejías, Jorge	11m 20s 2	25 vueltas
2º	1	Damiani, Ricardo	11m 37s 2	25 vueltas
3º	3	Ferzola, Horacio	11m 07s	24 vueltas
4º	2	Sarmiento, Alberto	11m 13s 3	24 vueltas

Promedio del ganador: 45,818 km/h.
Record de vuelta: Jorge Mejías en la primera: 27s a un promedio de 46,666 km/h.

MN PREPARACION LIBRE, FORMULA B

1º	19	Del Campo, Roberto	10 m56s 4	25 vueltas
2º	28	Sobral, Oscar	11m 03s 8	25 vueltas
3º	54	Picquart, Alfredo	11m 04s	25 vueltas
4º	88	Bravo, Juan	11m 18s 3	25 vueltas
5º	37	Ocampo, Oscar	11m 47s 2	25 vueltas

Promedio del ganador: 48,091 km/h.
Record de vuelta: Roberto del Campo en la sexta: 25s 7s a un promedio de 49,027 km/h.



La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario,expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Hierros muy interesantes con auténtica vocación ganadora, descansan nerviosamente en el taller de los hermanos Requejo en San Martín. Y decimos nerviosamente porque ya están a la vista del O.K. final y consecuentemente del inminente debut. El evolucionado MN F. 1 ya comentado "in extensis" en CORSA comparte los mecánicos desvelos de los "tunners", con el futuro TC de Vicente Sergio. Se trata nada menos que de un Ford Mustang el que ha sido hecho objeto de las debidas salvedades reglamentarias y de diversos embellecimientos.

Como reglamentariamente el motor original (V8-289) no puede competir en TC se colocó lógicamente un F-100 manteniéndose la caja original de cuatro relaciones. La carrocería que es la cupé de dos puertas —no el fastback de más reciente aparición—, sufrió el reemplazo del capot original por otro de factura más aerodinámica y por supuesto la eliminación de cuanto peso fuera posible. Los frenos de disco que de fábrica sólo vienen en las ruedas delanteras ocupan ahora las cuatro llantas y tampoco la suspensión se libró de ciertas reformas. Pero el detalle más saliente por lo inusual, lo dan las hermosas llantas de magnesio de origen norteamericano, de anchísima sección y etéreo peso. Esperamos con gran interés la aparición de esta unidad que según Requejo quedará terminada en un mes más.

El común denominador del amor al automovilismo se nutre con los más variados y diversos tipos de personas, que en constante renovación dan esa imagen jamás aburrida o negligente de nuestro ambiente corsa; están los observadores flemáticos poco más que simpatizantes en apariencia, los apasionados de la planilla y el cronómetro, los fanáticos por una marca, los líricos de siempre, los infaltables críticos, y los positivos, los que no sólo miran la carrera, sino también más adelante con legítimas y loables ansias de progreso. Entre estos últimos encasillamos a los entusiastas integrantes de la peña "La Lechuza" en la cual abundan los estudiantes con activa regla de cálculo y donde no falta el usuario de tupida barba. Tuvimos oportunidad de dialogar con ellos en la reciente vuelta de Arrecifes. Subidos en un camión nos hicieron obsequio de estupendos sandwichs de chorizos con absoluto desinterés y fue así como al inquirir sobre sus actividades nos comentaron el deseo de construir un auto para TC y que esperan comenzar en cuanto puedan. La capacidad y calidad de todos ellos nos permiten augurarles el éxito que merecen. ¡Animo muchachos y a trabajar fuerte!

Olvidábamos decir que la peña "La Lechuza" tiene su cuartel general en la cercana localidad de Libertad en la provincia de Buenos Aires.

CONFIDENCIAL

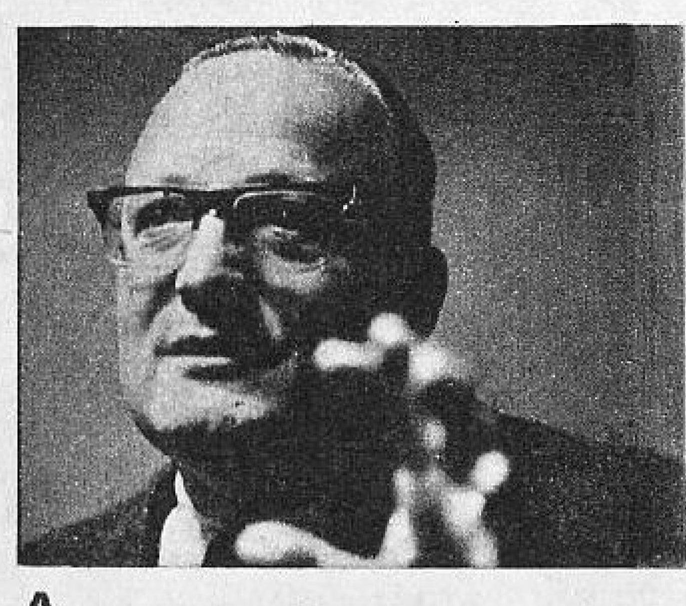
En un reciente y fugaz paso por Mar del Plata echamos una también veloz ojeada por lo de los hermanos Chabert, sabiendo que tampoco ellos se han podido sustraer a la corriente de novedades que agita al TC. Enhorabuena entonces.

El producto en cuestión constituye una interesante mescolanza de fierros con diversos orígenes. ¿Por qué? Veamos. Al chasis Ford 53 que se eligió como elemento esencial, se acopla una carrocería manufacturada íntegramente en Mar del Plata y que sigue los lineamientos exteriores del Ford 1949 preferida según los dueños por el ángulo de inclinación del parabrisas delantero. Mecánicamente se utiliza el block F-100 desplazado 10 cm hacia atrás para reducir la altura de la trompa que por otra parte es lo más atractivo del auto, desde el punto de vista estético. Volviendo al motor digamos que ha recibido un hermoso tratamiento, pues incorpora sobre sí un múltiple Edelbrock de tres carburadores F-600, mientras el trabajo de levas lo realiza un equipo Iskenderian. ¿No está mal, verdad? La suspensión en cambio no sufrió reformas sustanciales, aunque se colocaron 12 amortiguadores De Carbon. Los frenos delanteros son los discos que en USA equipan al Cobra, pero atrás se dejaron los tambores originales del Ford 53. En el aspecto transmisión, la caja, de cuatro relaciones, es también una unidad Cobra en tanto el diferencial es el original F-100. Con un peso de aproximadamente 1300 kilos y 200 litros en el tanque de nafta esperan debutar en La Pampa si llegan a tiempo las pastillas de los discos de frenos. Como corresponde tienen también proyectos a corto plazo tales como insertar cuatro carburadores Weber y colocar encendido a magneto.

En uno de nuestros recientes viajes a Santa Fe y su zona de influencia, casi una docena de personas no relacionadas entre sí, cuando nos hablaron de automovilismo nos dieron espontáneamente esta opinión.

"Aquí casi todos los grupos están divididos. Si uno tira para allá, otro hace fuerza para este lado. Si este quiere negro, aquel pretende blanco. Hay una sola persona, periodista y dirigente, que tiene las puertas abiertas en todos lados y cuya capacidad, moral y honradez no se discuten. Ese hombre se llama Luis Vicente Serra" (foto).

A nuestro colega director de "Rugir de Motores" y directivo del Automóvil Club Santa Fe, nuestro reconocimiento por su lucha y su obra.



Américo Grossi guarda silenciosamente en algún rincón, dos cajones de copas que ganó corriendo carreras de campo a bordo de un Chevrolet 1931. No las lustra ni las expone.

De sus mayores, que ya a fin del siglo pasado eran constructores de carruajes, heredó el amor a los aparatos que se mueven. De su hermano Carlos, que es seis años mayor que él, el interés por los automóviles. Después de frecuentar los motores y las carreras de automóviles desde chicos, los dos Grossi vendieron en su Rafaela natal la marca Studebaker y desde 1939 son concesionarios Fiat en la zona, en Santa Fe y en toda la zona del centro santafesino. Además, uno y otro tienen su brevet de piloto, su pista de aterrizaje particular y sonríen muy satisfechos cuando cuentan que con la avioneta pueden viajar desde Santa Fe a Buenos Aires en sólo 1 hora 40 minutos.

Por lo tanto, Grossi no es un apellido nuevo entre los cigüeñales. Es cierto que comenzó a circular con más insistencia hace dos años, cuando resolvieron preparar un Fiat 1.500 para el Gran Premio de 1964 y se lo cedieron a Heriberto Bohnen. Pero hasta ahora, inclusive con Reutemann como nuevo piloto, la popularidad del nombre no ha modificado el sereno y profundo amor que siempre sintieron los Grossi por el automovilismo. No es una casualidad —además— que sienten en el auto de carrera a hombres educados como Bohnen o Reutemann. Tampoco es un azar que no exploten el "boom" publicitario con elegante demagogia. Y no es por cierto una casualidad que el Fiat-Grossi sea para ellos más un juguete muy querido, que una máquina capaz de devolver la inversión de una manera o de otra.

En sus talleres de Rafaela, los hermanos Grossi preparan también un automóvil de Fórmula 2 para que Reutemann pueda correr las 500 Millas. Sobre una réplica del popular bastidor De Tomaso que trajera Formisano a la Argentina montarán un motor de Fiat 1.500 y lo dispararán en el óvalo pavimentado. Américo Grossi sabe que no autorizó la construcción de un auto ganador, pero en cambio está muy conforme con el ejercicio mecánico que hace su equipo y siente un placer demasiado evidente cuando habla de las modificaciones que ensayarán: "Instalándole parrillas de suspensión más largas del lado derecho que del izquierdo, el casco quedará desplazado hacia el centro de la pista, al estilo Indianápolis". Su opinión del automovilismo deportivo no es menos lógica: "Las carreras son sinónimo de progreso. Como aquí se producen automóviles de diseño extranjero, aparte de mejorarlos y hacerlos evolucionar, adaptamos los vehículos a nuestro suelo".

La dinastía Grossi termina momentáneamente en la hija menor de Américo. Susana tiene 10 años y lee las revistas de automovilismo antes que su padre para poder recitárselas orgullosamente cuando llegue a casa. Hoy, Susana le anunciará a papá que CORSA está muy orgullosa de haberlo conocido.

Dos novedades en General Motors Argentina; en primer lugar, nuestro viejo conocido Walter Gussenhoven ha sido promovido a Gerente Regional de la División Ultramar de GM en Estados Unidos, por lo cual deja la dirección de GM Argentina en las capaces manos de Howard W. Vange, llegado recientemente de Estados Unidos con esa finalidad después de haberse desempeñado durante años en altos cursos de la GM en todo el mundo, incluso gerente de planeamiento y producción para todas las fábricas Opel de Alemania. Durante la Segunda Guerra Mundial, el señor Vange llegó al grado de mayor en el ejército norteamericano en el Pacífico.

La otra novedad es el llamado "Operativo Gauchada". El plan, que se irá desarrollando sobre un largo período, consiste en que una tropilla de pick-ups Chevrolet irá visitando cada una de las zonas de cosecha, en los momentos oportunos, y las unidades serán presentadas, sin condiciones, a los productores, para que las usen como deseen. La primera etapa, ya en marcha, va en beneficio de los productores de citrus, y se cerrará el 17 de agosto en Bella Vista, Corrientes, con una gran fiesta que culminará con la elección de una reina.

Promoción, pero promoción inteligente y además, útil.



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 844, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que son de interés general.

DKW PREPARADO

De Jorge M. Moretti, Tapiales:

...He observado que tienen pensado publicar en la serie titulada "Preparación deportiva de un automóvil" (según el índice de las notas) la preparación de una buena cantidad de "macchine". Al leer dicho texto dicen que se eligieron dichas máquinas por ser las que más se usan en carrera, etcétera.

Pero... (siempre hay disconformes) se olvidaron de incluir una que ha sido (Formisano) y sigue siendo (Gradassi - Visintin) ganadora en varias competencias, y que por tratarse de un motor de dos tiempos estimo será del agrado de muchos "in" dado que su preparación es completamente distinta a un cuatro tiempos.

Mi solicitud es entonces que incluyan al DKW. 1) Sé que es antirreglamentario, etc., etc., pero quiero saber si quitando el silenciador de atrás, sin tocar para nada la pre-cámara, el coche, aparte de hacer ruido, disminuye o aumenta la velocidad (hablo siempre del Auto Union). 2) No poseo manual. ¿Qué gicleur de alta y qué gicleur de regulación de aire (flauta) vienen de fábrica?

R.—En realidad nosotros no nos hemos olvidado de incluir al Auto Union en la lista de coches "a preparar". Simplemente se trata de un problema estadístico, es decir, estadísticamente es la marca menos usada en carreras de TM en la actualidad (hablamos siempre referidos a su categoría, porque está claro que por ejemplo Valiant III hay menos todavía). No obstante, una vez finalizada la serie, no tendremos inconveniente en incluir una nota como la que usted pide porque será interesante.

Respecto de sus dos preguntas le contestamos: 1) No se meta con el escape, en un dos tiempos es un problema muy delicado y no tan sencillo como quitarle el silenciador de atrás. En una preparación racional todo está interconectado orgánicamente.

2) El gicleur de alta es un 132,5 y el gicleur calibrador de aire es 150.

SACHS CORSA

De Julio César Vallati, Rosario:

Ante todo me permito saludarlos y enviármelos de vuelta, porque en el lugar donde está la respuesta a "Kinoto Amargo" de Parabrisas CORSA Nº 5 ¡había un olor a quemado! Supongo que no serán tan malos conmigo, ¿no? Bromas aparte, estuvieron ustedes muy bien. Quisiera hacerles una consulta, pero me tienen que prometer que no se reirán... ¿lo prometen, no?

Estoy preparando un motor Sachs 100 cm³ que osará batirse con las RK y las Tehuelches (¿de qué se ríen, eh?) bueno, lo que no se puede negar es que le estoy dando con todo; la cámara de compresión me acusa 6,3 cm³ y por el cárter no pasa ni una gillete, y el 26 mm que lo alimenta, ¿eh?

A propósito, ¿se puede llenar el vacío que queda en la parte superior del émbolo, sin comprometer su refrigeración?

La pregunta que me interesa saber es la siguiente: ¿se podrá colocar pistón y cilindro al revés de manera que la admisión quede mirando hacia adelante y colocar una bocina? ¿Obtendré sobrealimentación?

¿Ustedes tienen en archivo datos de la velocidad máxima de las RK y su potencia en 100 y 125 cm³ con desmultiplicación standard? Otra pregunta, ¿cómo es que en motores de 100 cm³ se pueden obtener hasta 15 HP y en motores de cuatro tiempos en 1000 cm³ a duras penas se consiguen 100 HP?

R.—En primer lugar le prometemos que no solamente no nos reiremos de sus preguntas sino que se las trataremos de contestar.

Usted puede rellenar la parte superior del émbolo pero seguramente se le va a "agarrar", lo más conveniente es medir la compresión de "abajo" si tiene de 1,35 a 1,5 dése por satisfecho. Puede también recurrir a un pistón de menor altura de perno.

No creemos que le resulte conveniente dar vuelta cilindro y pistón porque a la velocidad que usted podría caminar con toda la modifica no se podría obtener un eficiente efecto de sobrealimentación, así que le recomendamos dejar las cosas como están.

La Zanella RK 125 cm³ (en 100 cm³ no existe) ha alcanzado la extraordinaria potencia de 20/22 HP —con válvula rotativa— y se le ha podido cronometrar cerca de 150 km/h con desmultiplicación standard.

Los motores motociclísticos, especialmente los de dos tiempos han logrado obtener potencias específicas enormes debido a diseños muy especiales y nada comerciales (bien "corsaiolos") en cambio esos motores de cuatro tiempos que usted menciona son standard modificados, por lo tanto su concepto original (fabricación comercial) los restringe en sentido de la potencia que puede sacársele.

CORREDORES INACTIVOS

De Omar Gómez, Santa Fe:

Me dirijo a ustedes para saber qué pasa con los siguientes corredores de TC: Jorge Descotte, Ernesto Petrini, Juan C. Navone, Ernesto Baronio y Adolfo Sogoló. ¿Seguirán en actividad o se han retirado definitivamente?

R.—Salvo Adolfo Sogoló pensamos que los restantes se han retirado definitivamente. Sogoló en cambio está preparando un TC sobre chasis y carrocería Chevrolet con motor Ford F-100 y caja Corvette que piensa correr junto a su acompañante de hace quince años: Carlos Fernández.

LLAMADO A LA SOLIDARIDAD

De Alberto J. Lilasci, Chivilcoy:

El motivo de la presente es hacer una pregunta que para mí tiene un significado trascendental. Como muchos en este ambiente, soy también uno de esos que por el TC lo doy todo, aunque no tengo nada, y a eso voy: Carezco de dinero como para tener mi propio auto de carrera, pero quiero que me expliquen una situación. ¿Hay algunas firmas que necesitan para el futuro automovilismo, pilotos capaces de conducir coches de TC?

En una palabra, yo quisiera con todo el corazón correr un TC aunque sea lo último que haga en mi vida. Explíquenme ustedes cómo podría hacer yo para que el sueño de un "fanático" del ya mencionado Turismo de Carretera sea por fin una dichosa realidad.

¿Hay algunas agencias que tienen autos para correr y no pilotos?

¿Cómo podría yo hacer algo para el TC? Estoy a disposición de ustedes y me gustaría entablar una conversación para saber si es posible o no, mientras tanto espero tener una respuesta a mi pregunta angustiosa.

R.—Desgraciadamente no conocemos ninguna fórmula mágica ni método alguno para correr en TC sin tener ni coche, ni dinero, ni experiencia. Esté usted seguro que de conocerla estaríamos corriendo nosotros, sin perdernos ninguna carrera.

De todos modos creemos que aunque el TC, como cualquier otra categoría dentro del automovilismo deportivo, sea algo muy atractivo y hasta apasionante, hay cosas en la vida que merecen más dedicación y entusiasmo.

Qué quiere que haga, cuando se dió cuenta que ibamos a subir abrio la puerta y...

LARGADA

TOME B... COCA 76

M. BERTOLINI

En el orden deportivo estricta-comenzar con alguna categoría mente le aconsejamos que no pique tan alto y que trate de más modesta, de esa manera podrá ir haciendo experiencia y acumular méritos como para que algún "mecenas" le llegue a ofrecer algún día un coche de TC para correr.

Por otra parte le aconsejamos que alivie su angustia y trate de quitarse la obsesión de TC aunque más no sea haciendo palabras cruzadas, de todos modos, si entre alguno de nuestros lectores hay alguien que le pueda solucionar el problema al señor Lilasci le rogamos que se comunique con él por nuestro intermedio.

PARA LA POLEMICA

De un corsa fanático, Adrogué:

La ordenada distribución de categorías que ha dispuesto la Federación Internacional de Automovilismo, como lo he podido apreciar a través de una nota de CORSA Nº 1, y de una respuesta muy reciente de CORREO CORSA, me han llevado a preguntarme porque en la Argentina no representaba el mismo orden. De tal manera, yo mismo me decidí a confeccionar una distribución de acuerdo a nuestras necesidades. Me agradaría que la publicaran y si es posible, manteniendo la diagramación que le he dado.

Ante todo, se me hace necesario aclarar el significado que tiene para mí las denominaciones Categoría, Grupo y Clase.

En primer lugar objeto la confusa denominación de la Comisión Deportiva Automovilística al denominar a todas las divisiones del automovilismo como "Categorías". De esta manera, tenemos a la Categoría Turismo dividida en Categoría "A", Categoría "B", Categoría "C", Categoría "D" y Categoría "E". Para evitar esta confusión propongo una nueva denominación, que es muy similar a la denominación internacional:

Categoría: Define a un tipo de automóvil.

Grupo: Divisiones generales de cada Categoría. Permite realizar una competencia de cada grupo en cualquier punto del país en el mismo día, es decir, que en un mismo domingo se podrían realizar siete competencias en siete lugares distintos. Cada grupo otorgaría un Campeón Argentino.

Clase: Divisiones de grupo con el fin de dar chances a competidores que lo hagan en inferioridad de cilindrada. Cuando sea conveniente (cuando la clase adquiera mayoría de edad) puede pasar a constituirse en Grupo. Se otorgará un Trofeo anual al mejor de cada clase.

ESQUEMA GENERAL

Categoría	*Grupo*	*Clase*
MECANICA NACIONAL	1	Fórmula Uno Fórmula Dos
	2	Fórmula Tres Fórmula Cuatro
CARRETERA TURISMO	3	Clase 4000 cm3 Clase 3000 cm3
	4	Clase 1600 cm3 Clase 1000 cm3
TURISMO	7	Clase 700 cm3 Clase 1000 cm3
	5	Clase 1300 cm3 Clase 1600 cm3
	6	Clase 2500 cm3 Clase Mayor

Nota: Momentáneamente se podría continuar con un solo Grupo en Turismo Carretera hasta que la Clase 1600 cm³ vaya tomando fuerza.

LOS REGLAMENTOS DE CADA CATEGORIA Y CADA CLASE

Mecánica Nacional: Para todas las fórmulas, aplicar las prescripciones y definiciones de automóviles de competición de Fórmula Internacional (se refiere al peso mínimo, construcción del automóvil, marcha atrás, arranque automático, protección contra incendio, habitáculo del conductor, sistema de atado del cinturón de seguridad, arco de seguridad obligatorio, ruedas exteriores a la carrocería, seguridad de frenaje, depósito de combustible, recuperador de aceite, salida de escape, reabastecimiento de aceite, combustible comercial). *Fórmula Uno:* cilindrada máxima 3000 cm³, peso mínimo 500 kg, block de fabricación nacional con producción mínima de 1000 unidades en doce meses consecutivos, al igual que la tapa de cilindros y el cigüeñal. Bielas, pistones, pernos, aros, árbol de levas, válvulas, resortes, botadores, vástagos, balancines, embrague, volante del motor, múltiples, carburación, caños de escape, bombas de agua, aceite y nafta, cárter, bujías, platinos, filtros de nafta y aceite y transmisión libres. Caja de velocidades libre, pero no pudiendo exceder de cuatro el número de marchas hacia adelante, salvo que sea una caja de velocidades que equipe vehículos producidos en gran serie en el país, para las cuales no regiría esta limitación. *Fórmula Dos:* cilindrada máxima 1500 cm³ y peso mínimo 420 kg. Lo restante idéntico a la Fórmula Uno. *Fórmula Tres:* cilindrada máxima 1000 cm³, número de cilindros máximo de cuatro, block, tapa de cilindros y cilindros deberán ser de automóviles Turismo o Turismo de Serie homologados por la FIA, con exclusión de motores de árbol de levas a la cabeza. El número de orificios de admisión y escape deberá ser el original. La cantidad de bancadas como el tipo de cojinetes no podrá ser modificado, al igual que la ubicación del árbol de levas. El motor no podrá ser alimentado por más de un carburador con una brida de 36 mm y una altura máxima de 3 mm. La caja de velocidades deberá ser de un automóvil de Turismo o Turismo de serie homologado por la FIA, no debiendo pasar su número de marchas hacia adelante de cuatro. Prohibido el sistema de diferencial autoblocante. En cuanto a las dimensiones mínimas para la distancia entre ejes, será de 200 cm, trocha de 110 cm, ancho máximo exterior de la carrocería de 95 cm, peso mínimo de 400 kg. *Fórmula Cuatro:* idéntico a la Mi- →

nijunior actual. En las cuatro fórmulas queda prohibida la sobrealimentación.

Turismo Carretera: Clase 4000 cm³: idéntico al actual reglamento de la Fórmula "B". Prescripciones generales para las Clases 1000, 1600 y 3000 cm³ basadas en el reglamento internacional de automóviles Gran Turismo (habitáculo, despeje, carrocería, parabrisas, guardabarros, puertas, luneta, espacio del baúl, depósito de combustible, ruedas de auxilio, dispositivos de seguridad, recuperador de aceite), a excepción de la homologación y los elementos de fabricación nacional originales de un automóvil de Turismo o Turismo de Serie producido en nuestro país, así como las modificaciones permitidas al motor, caja de velocidades, etcétera.

Turismo: automóviles de Turismo y Turismo de Serie encuadrados dentro del Anexo "J" de la Federación Internacional del Automóvil.

Me agradaría publicaran la carta antes del 31 de julio, día en que se realizará la asamblea de la Comisión Deportiva Automovilística.

R. – Nos parece sumamente interesante su proposición, especialmente por la exquisitez de algunos detalles. Dejamos la opinión para dirigentes, concurrentes y corredores, que esperamos nos escriban para comenzar una gran polémica sobre reglamentos.

TIEMPO DE HISTORIA

De Eduardo E. Collard, Caseros: Soy un asiduo lector de "PARABRISAS" y de Parabrisas CORSA y les estaría muy agradecido si me pudieran publicar en Correo CORSA estas preguntas: ¿Cuándo fue a correr por primera vez a Europa Juan Manuel Fangio?

¿Cuántas carreras corrió antes de conocer la victoria en suelo europeo y cuál fue la primera que ganó?

R. – Juan Manuel Fangio fue a correr a Europa por primera vez en el año 1948 disputando con un Simca-Gordini el G.P. de Francia en Reims. Después de esa fugaz intervención —abandonó sin poder clasificarse— retornó el 1949 corriendo el G.P. de San Remo (Italia) donde obtuvo una resonante victoria.

De tal manera podemos decir que solamente corrió una carrera en suelo europeo antes de conocer la victoria.





IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS
FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913

Aquí nuestros redactores tienen piedra libre. El único tema obligado es el automovilismo deportivo. Después, no importa cómo llegan hasta él. Lo que sí interesa es que esta página resulte en lo posible un reflejo de lo que opinan los OTROS, los que están de los boxes para allá, sean o no famosos.

HOY OPINA EL PUBLICO: CUPEIRO Y FORD



Nuevamente Parabrisas CORSA visitó las tribunas para requerir la opinión del público. Sucedió el sábado, mientras se desarrollaba la primera jornada del Campeonato de la ACTC, en el que triunfó Juan Manuel Bordeu. Entrevistamos a 4.778 personas, entre un público estimado en cincuenta mil espectadores. Fueron autores de esta trabajosa y "peligrosa" encuesta (hubo insultos y aplausos entre fanas de Chevrolet y Ford) el capitán de marejadas de la Página 31, Héctor Granato, y los contramaestres Sergio Cornejo y Germán Sopeña.

Como siempre en estas ocasiones, se prefirió un cuestionario lo más elemental posible, de forma de cubrir el máximo de opiniones. De la misma manera, se buscó recorrer todos los sectores de tribunas y alambrados, atacando con las preguntas a los más dispuestos a responder, lo que nos llevó a lograr un verdadero muestreo de la totalidad de espectadores, ya que abarcamos prácticamente el 10 por ciento de la concurrencia.

Las preguntas básicas fueron dos: ¿Qué corredor prefiere? ¿Cuál es su marca de automóvil favorito?

Indudablemente, hubo algunos espectadores bien dispuestos que ampliaron el cuestionario con respuestas más extensas. De éstas, vamos a extractar algunas, por ser las más repetidas y las más interesantes:

■ Los TC, tal como están corriendo hoy, no sirven para pista. Son pan comido para coches como el Chevy. Hay que modificar los reglamentos para que los preparadores puedan presentar coches más livianos y adaptables a circuitos. Entonces estas carreras van a ser más divertidas y menos paseo para algunos favoritos.

■ Las carreras deben ser siempre en circuitos cerrados al público, como ésta. Y si se hacen en ruta, hay que llevar por lo menos al ejército para que el público no cruce ni se coloque en sitios peligrosos. Y si alguno lo hace, no debe ser llevado preso, sino obligado a presentarse cada domingo que haya carrera en la comisaría y entregarse detenido hasta que termine la prueba.

■ Los banderilleros no señalan debidamente. Desde aquí vimos como patinaban los coches en la Curva de Ascari sin que nadie pusiera la bandera que corresponde.

■ Es hora de que los Emiliozzi se decidan a correr en el Autódromo, así se termina de una vez esta polémica maldita sobre si saben manejar o no en circuito.

■ Cuando venimos al Autódromo comprobamos, viéndolos de cerca, que hay muchos coches atados con alambre. Cada prueba hay montones de ruedas que salen como locas. Son un peligro, hay que revisarlos mejor.

■ Este Autódromo es muy lindo. Pero no hay forma de llegar si no se tiene auto. Un deporte popular como éste merece más facilidades para que el público se desplace.

RESULTADOS DE LA ENCUESTA

Piloto	Votos
Jorge Cupeiro	1030
Rodolfo de Alzaga	878
Dante Emiliozzi	578
Juan Manuel Bordeu	472
Eduardo Casá	420
Nasif Estéfano	328
Luis Di Palma	220
Carlos Pairetti	164
Carlos Menditeguy	104
Atilio Viale	96
Ricardo Peduzzi	76
Carlos W. Loeffel	50
Mario Tarducci	48
Ruben Roux	46
Vicente Galluzzo	36
Marcos Ciani	36
Ricardo Domínguez	30
Mariano Calamante	28
Carmelo Galbato	28
Hugo Gimeno	28
"Sandokan"	24
Angel T. Rienzi	24
Armando J. Ríos	16
Oscar E. Tomietto	10
Oscar Cabalén	6

Marca	Votos
Ford	2534
Chevrolet	1964
Dodge-Valiant	280
Se inclinan por la ruta	2492
Por la pista	2286
Total de encuestados	4778

Parabrisas

VEA PARABRISAS DE JULIO
COMPRE PARABRISAS DE JULIO
LEA PARABRISAS DE JULIO

Y entonces sabrá todo lo que le conviene conocer sobre el cuidado y mantenimiento de los Renault Dauphine y Gordini. También contará con información inédita sobre Tucumán Turista, hojas de ruta, mapas, hoteles, paseos. Un insólito safari en pleno chaco paraguayo. El Road Test de la Fiat Multicarga. Todos los detalles para el mantenimiento de un motor fuera de borda. Presentación a pleno color de los nuevos Saab. Los secretos del árbol de levas. Mercado de autos usados. Informaciones técnicas, correo, y más, mucho más.

PARABRISAS DE JULIO YA ESTA EN VENTA EN TODOS LOS QUIOSCOS DEL PAIS AL PRECIO DE $ 80.-

